

Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock"

Städtebaulicher Rahmenplan

2. Fortschreibung 2008

RGS

HANSESTADT ROSTOCK

Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“
Städtebaulicher Rahmenplan
2. Fortschreibung
2008

Auftraggeber:
Hansestadt Rostock
Senatsbereich Bau und Umwelt
Bauamt
Holbeinplatz 14
18069 Rostock
Tel. (03 81) 3 81-60 01
Fax (03 81) 3 81-69 00

Bearbeitung:
Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vögenteich 26
18055 Rostock
Tel. (03 81) 4 56 07-0
Fax (03 81) 4 56 07-41

in Zusammenarbeit mit:
Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung
Holbeinplatz 14
18069 Rostock
Tel. (03 81) 3 81-61 00
Fax (03 81) 3 81-69 01

Diese Broschüre wurde gefördert mit Mitteln des Bundes, des Landes und der Hansestadt Rostock.

Rostock, Juli 2008

Geleitwort



Mit Stolz können wir sagen: Es hat sich viel geändert im historischen Zentrum Rostocks und doch hat die Stadt ihr Gesicht behalten. Seit dem Bürgerschaftsbeschluss im November 1991, der das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ förmlich festlegte, wurde die historische Stadtgestalt mit modernen Mitteln vielfältig nachgezeichnet. Damals wie auch heute war und ist es Konsens in unserer Stadt, dass der zentrale Bereich der Innenstadt mit seiner Vielzahl wertvoller historischer Gebäude, aber auch mit einer großen Anzahl inzwischen behutsam eingefügter Neubauten sowohl als attraktiver Wohnstandort als auch als Schwerpunkt wirtschaftlicher Aktivitäten und als Einzelhandelsschwerpunkt gestärkt werden muss. Nur mit einer attraktiven und funktionsfähigen Innenstadt und einem optimal entwickelten Einzelhandels-City-Kernbereich kann Rostock seiner Funktion als Oberzentrum in einem Einzugsraum für etwa 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns gerecht werden.

Die positiven Entwicklungen der letzen Jahre wie der Neubau des Kröpeliner Tor Center, die umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen beispielsweise im Rahmen der Initiative „Besser für Rostocks Mitte. Rostock 2007“ mit dem Ergebnis, dass der innerstädtische Tangentenring zwischen Schröderplatz und Warnowufer geschlossen wurde, der Neubau von Parkhäusern im Bereich Doberaner Platz und Lange Straße, aber auch die Neugestaltung des Neuen Marktes oder des Jakobikirchplatzes im Stadtzentrum strahlen auf die gesamte Stadt aus.

Visualisiert im Gestaltungsplan zeichnet die 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ neben den bereits erreichten Erfolgen ein Bild der künftig noch zu lösenden Aufgaben. Arbeitsschwerpunkte der kommenden Jahre werden die Errichtung eines neuen Stadttheaters, die Wiederbebauung der Nordseite des Neuen Marktes, die Entwicklung der Gewerbeflächen entlang des Vögenteiches und des Rosengartens, die Etablierung eines neuen, ökologisch orientierten Wohngebietes unterhalb der östlichen Stadtmauer entlang des Ufers der Unterwarnow und eine bessere Anbindung der historischen Altstadt an den Stadthafen sein. Aspekte des Umweltschutzes werden künftig eine noch größere Rolle spielen. Das Wohnen als belebender Standortfaktor wird genauso intensiv entwickelt wie eine qualitativ hochwertige Einzelhandelsstruktur. Eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur gehört zu einer lebendigen Innenstadt ebenso wie gute Schulen, Kindergärten und eine interessante Museumslandschaft. Rostock hat in seinem historischen Kernbereich und den angrenzenden Arealen der Kröpeliner-Tor-Vorstadt, der Steintor-Vorstadt und dem Stadthafen große Potentiale, die es weiter zielstrebig und zügig zu entwickeln gilt. Die Hansestadt Rostock und der von ihr beauftragte Sanierungsträger Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH werden auch künftig ihre Arbeit in gleicher Intensität wie bisher vorantreiben, um die in der vorliegenden Rahmenplandokumentation fixierten Planungsziele mit hoher Qualität umzusetzen und die Erfolge und Erfahrungen aus diesem Prozess auch in benachbarte Stadtteile zu tragen.

Diese Broschüre soll einladen, an der Entwicklung unserer Stadt aktiv teilzunehmen. Sie bietet vielfältige Informationen über die Sanierung und über die Erhaltung unserer liebens- und lebenswerten historischen Altstadt und der angrenzenden historischen Vorstadtbereiche. Danken möchte ich all jenen, die bisher durch ihr Engagement dazu beigetragen haben, dass wir stolz auf die Entwicklung unsere Hansestadt zurückblicken können.



Roland Methling
Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock

Inhalt

Einleitung 9
1 Wichtige Beschlüsse zum Sanierungsgebiet 10
2 Rechtliche Bedeutung des Städtebaulichen Rahmenplanes 11
3 Rahmenplan - Gliederung, Systematik und Arbeitsweise 13

4 Analyse 15
4.1 Lage und Größe des Rahmenplangebietes 15
4.2 Historische Entwicklung des Innenstadtbereiches 17
4.2.1 Geschichte von der Gründung bis 1990 17
4.2.2 Stadtentwicklung von 1990 bis heute 24
4.3 Stadtgestalt 28
4.3.1 Stadtbild 28
4.3.2 Erhaltungs- und Veränderungsbereiche 34
4.3.3 Entwicklung Stadtgestalt 1998 – 2007 38
4.4 Denkmalpflege 41
4.4.1 Rechtsgrundlagen 41
4.4.2 Einzeldenkmale und Denkmalbereiche 41
4.4.3 Bodendenkmale 42
4.5 Stadtgrün 45
4.5.1 Grünraumsystem und Grünverbund 45
4.5.2 Spielanlagen 47
4.5.3 Vorgärten und Stadtwohnungsgärten 49
4.5.4 Entwicklung Stadtgrün 1998 – 2007 51
4.6 Gebäudebestand 52
4.6.1 Baualter 52
4.6.2 Bauzustand 54
4.6.3 Baulücken 55
4.7 Nutzung 57
4.7.1 Nutzungsentwicklung und Nutzungsverteilung 57
4.7.2 Wohnnutzung und Bevölkerungsentwicklung 65
4.7.3 Einzelhandel 69
4.8 Verkehr 72
4.8.1 Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV) 72
4.8.2 Ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV) 75
4.8.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 78
4.8.4 Fußgängerverkehr 79
4.8.5 Fahrradverkehr 82
4.9 Umweltsituation 86
4.9.1 Ausgangssituation Gesamtstadt und Innenstadt 86
4.9.2 Lärm, Lufthygiene, Stadtklima 88
4.9.3 Boden, Altlasten 91
4.9.4 Hochwassergefährdete Bereiche 92
4.9.5 Energie 93
4.9.6 Elektromagnetische Felder 93
4.9.7 Flora, Fauna, Biotope 94
4.9.8 Kulturgüter, Denkmale 95
4.9.9 Abfallwirtschaft 95

Inhalt

5 Sanierungsstrategien 96
6 Planung 98

6.1 Stadtgestalt 98
6.1.1 Hochbauliche Gestaltung 103
6.1.2 Stadtgrün 107
6.2 Denkmalpflege 111
6.3 Nutzung 112
6.3.1 Flächennutzung und Nutzungskategorien 112
6.3.2 Einzelhandel 120
6.3.3 Wohnnutzung 126
6.3.4 Bildung & Kultur 129
6.4 Verkehr 134
6.4.1 Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV) 134
6.4.2 Ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV) 139
6.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 145
6.4.4 Fußgängerverkehr 147
6.4.5 Fahrradverkehr 148
6.5 Soziale Situation und Umsetzung der Sozialplanung 151
6.6 Umwelt 153
6.6.1 Lärm 153
6.6.2 Stadtklima und Lufthygiene 155
6.6.3 Boden und Altlasten 155
6.6.4 Wasser und Hochwasserschutz. 156
6.6.5 Energie und Elektromagnetische Felder 157
6.6.6 Flora, Fauna, Biotope 157
6.6.7 Umweltbezogene Infrastruktur 157

7 Maßnahmen 159

Quellenverzeichnis 165

Impressum 167

Einleitung

Nachdem im November 1991 die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock den Kernbereich der Rostocker Innenstadt als Sanierungsgebiet beschlossen hat, erfolgte bis 1993 die Erarbeitung der Städtebaulichen Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock".

In dieser Dokumentation wurden die städtebaulichen und funktionellen Entwicklungsziele für die historische Altstadt und ihre Übergangszonen zu den Vorstädten Kröpeliner-Tor-Vorstadt und Steintor-Vorstadt erstmals übergreifend formuliert und dargestellt.

Mit der 1. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes im Jahr 1998 konnten Ergebnisse und Erkenntnisse eines mehrjährigen intensiven Arbeitsprozesses eingearbeitet und Sanierungsziele konkretisiert und inhaltlich geschärft werden.

Um mit der Städtebaulichen Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock" auch zukünftig ein solides Sanierungskonzept zu haben, stand nach weiteren zehn Jahren die Aufgabe, bisherige Zielsetzungen zu vertiefen, zu hinterfragen und wenn notwendig, stärker als bisher zu differenzieren.

Zudem befindet sich die Hansestadt Rostock seit 2002 auf der Basis eines 2001 erstmals erarbeiteten Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) in einer aktiven Umbauphase. Dieser Stadtumbauprozess reagiert mit gesamtstädtisch abgestimmten und koordinierten Maßnahmen in den jeweiligen Stadtteilen auf die sich ändernden sozialökonomischen, wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Bedingungen und Erscheinungen. In diesem ISEK-Konzept, welches regelmäßig fortgeschrieben werden muss, wird die Innenstadt einschließlich ihres Sanierungsgebietes als Erhaltungsgebiet mit teilräumlichem Aufwertungsbedarf definiert. Untersetzt durch ein jährliches gebietsspezifisches Monitoring ist die Rostocker Innenstadt deshalb ein konsequenter Entwicklungsbereich ohne Rückbaubedarf. Untersetzt durch im Rahmenplan fixierte detaillierte Planungsziele kann so eine systematische und punktgenaue Weiterentwicklung des Hauptbereiches der Hansestadt Rostock erfolgen.

Inzwischen von den Fachämtern der Hansestadt erstellte gesamtstädtische Untersuchungen und Planungen, wie z. B.

- das Schul- und Sportstättenkonzept,
- Lärmschutzuntersuchungen,
- vertiefende Gutachten und Untersuchungen zum ruhenden und fließenden Verkehr,
- eine Konzeption für den Reisebusverkehr

waren in die Rahmenplanfortschreibung einzuarbeiten und in ihren Auswirkungen auf das Sanierungsgebiet zu bewerten.

Der nördlich an das Sanierungsgebiet angrenzende Stadthafen ist mit seinem aktuellen, von der Bürgerschaft bereits beschlossenen Rahmenplan zur besseren bildhaften Darstellung städtebaulich-funktioneller Zusammenhänge der historischen Altstadt zum Wasser informell in diese Rahmenplandokumentation eingearbeitet.

Nicht zuletzt waren die 2005 begonnenen vorbereitenden Untersuchungen für drei unmittelbar an das Sanierungsgebiet angrenzende potentielle Sanierungserweiterungsgebiete mit ihren funktionellen und strukturellen Beziehungen und Abhängigkeiten darzustellen. Diese Sanierungsuntersuchungsgebiete sind

- der Mittelbereich des Stadthafens als maritim-touristischer Standort sowie Freizeit- und Erholungsbereich für die Innenstadt,
- Teile der Steintor-Vorstadt als qualitativ hochwertiger Wohnstandort,
- der ehemalige Güterbahnhof als potentielles Stadterweiterungsgebiet.

Die vorliegende Broschüre stellt sich inhaltlich diesen aktuellen Aufgabenstellungen und arbeitet die Erkenntnisse und Ergebnisse der Entwicklungen im letzten Jahrzehnt ein.

Wichtige Beschlüsse zum Sanierungsgebiet

- Senatsbeschluss Nr. 148/25/90 vom 06.09.1990 über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur förmlichen Festlegung von Sanierungsgebieten, bestätigt mit Bürgerschaftsbeschluss Nr. 155/10/90 vom 05.12.1990

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 356/26/91 vom 27.11.1991 über die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 606/40/92 vom 04.11.1992 über die Erhaltungssatzung für das Gebiet „Östlich der Stadtmauer“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 608/40/92 vom 04.11.1992 über die Erhaltungssatzung für das Gebiet „Kröpeliner-Tor-Vorstadt“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 609/40/92 vom 04.11.1992 über die Erhaltungssatzung für das Gebiet „Historischer Stadtkern“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 712/46/93 vom 31.03./01.04.1993 über die Bestätigung der Strukturuntersuchung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1095/58/94 vom 19.01.1994 über die Rahmenplanung für das festgelegte Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 602/20/96 vom 31.01.1996 über den Rahmenplan „Stadthafen

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0383/05-BV vom 07.12.2005 über die 1. Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes „Stadthafen“ Nr. 10.M.104

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 726/22/96 vom 13.03.1996 über die Bestätigung des Rahmenplanes „Holzhalbinsel/Östlich der Stadtmauer“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1042/39/97 vom 29.01./30.01.1997 über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ (7,3 ha)

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1681/62/1998 vom 07.10.1998 über die 1. Fortschreibung der Rahmenplanung für das festgelegte Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0537/00-BV vom 06.12.2000 über die Verlagerung des Festplatzes von der Fischerbastion in den Stadthafen

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0314/05-BV vom 22./23.06.2005 über die erste Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0767/06-BV vom 08.11.2006 über die zweite Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Stadtzentrum Rostock“

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0399/08-BV vom 09.07.2008 über die 2. Fortschreibung der Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“

Rechtliche Bedeutung des Städtebaulichen Rahmenplanes

Rechts-Grundlagen

Die Rechtsgrundlagen für einen Städtebaulichen Rahmenplan im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern sind:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1986 (BGBl. I, Seite 2253), zuletzt geändert durch das „Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“ vom 21.12.2006 (BGBl I,Seite 3316),
- Städtebauförderrichtlinie M-V vom 15. März 2000 (AmtsBl. M-V S. 709) so wie deren erste Änderung vom 25. Mai 2004 (AZ.: VIII 320 d – 513.1.08) und zweite Änderung vom 14.11.2007
- Erlass über die Städtebauliche Rahmenplanung i. S. v. § 140 Nr.4 BauGB vom 23. Mai 1991 (AmtsBl. M-V S. 485), ergänzt durch die Erlasse vom 18. Oktober 1995; AZ.: VIII 351 b und vom 29. August 1997, Az.: VIII 331 – 513.4.01 (Fachplan Einzelhandel) sowie geändert durch Erlass vom 6. Juli 1999 (AmtsBl. M-V S. 788)

Rahmenpläne allgemein

Rahmenpläne – so genannte „informelle Pläne“ - werden im Planungsgeschehen einer Stadt aus folgenden Gründen eingesetzt:

- nach Beschluss durch die Gemeindevertretung müssen sich Ämter und städtische Gremien an den Zielen der Planung orientieren,
- sie sind somit Zielvorgaben für eventuell folgende genauere und formelle Planungen (z. B. Bebauungsplanung),
- sie sind ein gutes Mittel, um verständlich und unkompliziert die Ziele der Stadt darzustellen und öffentlich bekannt zu machen,
- sie sind flexibel in den Aussagen und bieten dadurch einen Rahmen, in dem auf Änderungen der Bedingungen und Wünsche der Bürger oder Investoren noch reagiert werden kann.

Im Gegensatz zur „formellen Planung“, also insbesondere dem Bebauungsplan, tritt zunächst keine direkte Außenwirkung dieses Planes gegenüber den Grundstückseigentümern oder anderen Betroffenen auf.

Rahmenplan Sanierungs-gebiet

Im Sanierungsgebiet hat der Rahmenplan allerdings eine darüber hinausgehende rechtliche Wirkung. Hier unterliegen alle baulichen Maßnahmen einer Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB über die sonst übliche, also z. B. die Baugenehmigung, hinaus. Verweigert werden muss diese Genehmigung, wenn die Maßnahme nicht den in der Rahmenplanung formulierten Sanierungszielen entspricht.

Diese Sanierungsziele, die in ihren Zielen und Zwecken fortlaufend in Sanierungskonzepten präzisiert werden sollen, werden unter anderem in Form eines Städtebaulichen Rahmenplanes festgelegt. Weiterhin können in der Rahmenplanung die notwendigen Durchführungsmaßnahmen, insbesondere Ordnungs- und Baumaßnahmen sowie deren zeitliche Abfolge festgelegt werden. Diesem Ziel dient z. B. die Ausweisung konkreter Maßnahmen im Abschlussteil der Rahmenplandokumentation. Mit der Durchführung dieser Maßnahmen kann und muss die Sanierung zügig zu einem Ende geführt werden.

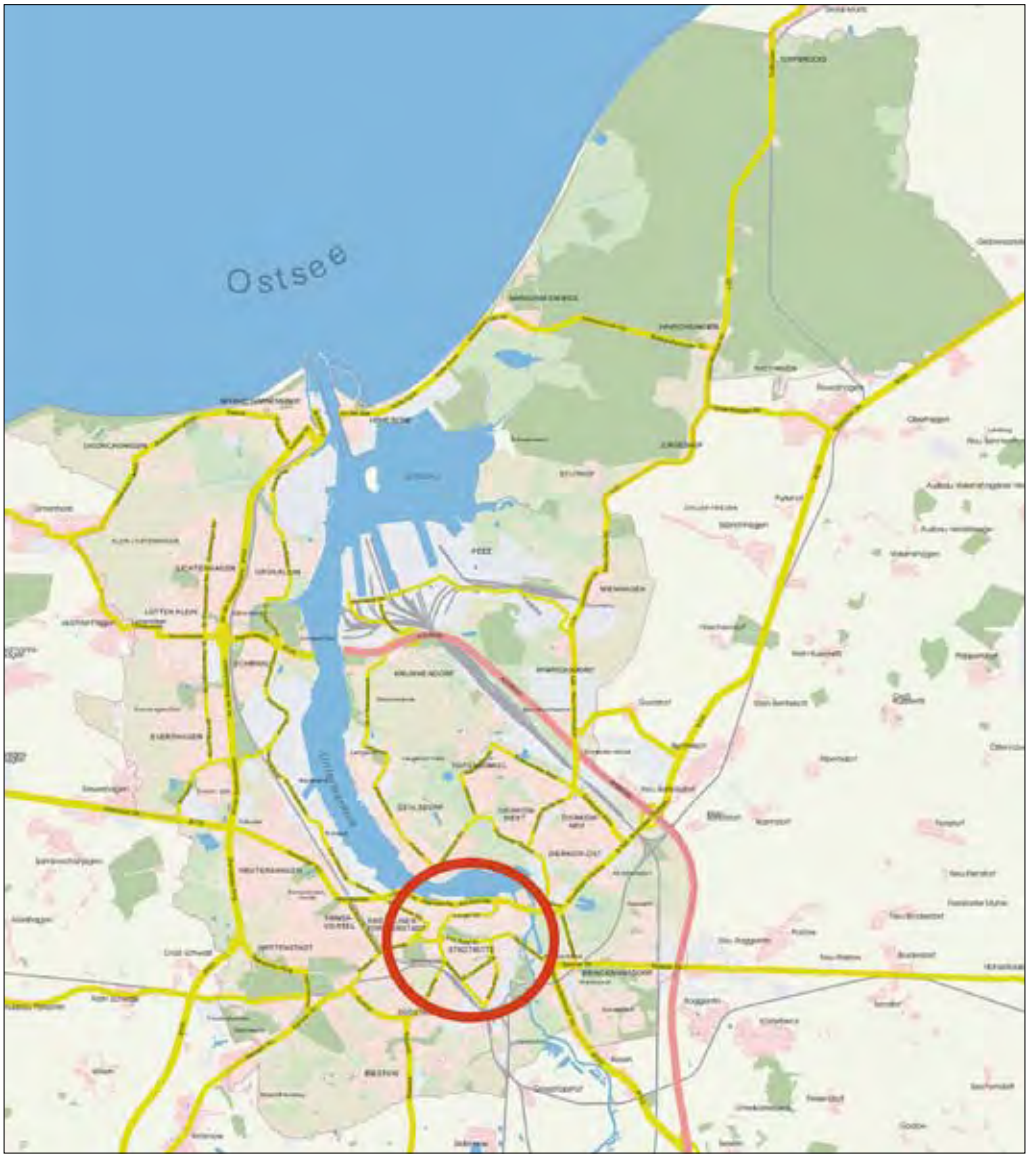
Der Rahmenplan kann somit kein neues oder weitergehendes Baurecht schaffen, sehr wohl aber Baumaßnahmen untersagen, die sonst auf der Grundlage des § 34 BauGB zulässig wären.

Rechtliche Bedeutung des Städtebaulichen Rahmenplanes

Er ersetzt zusätzlich eine Veränderungssperre (§ 14 BauGB), und dies auch dann, wenn es zur Umsetzung der Planung mehrerer Jahre bedarf.

Fördermittel

Der Rahmenplan ist aber auch auf der Basis der Städtebauförderrichtlinie des Landes Mecklenburg-Vorpommern die Grundlage zur Vergabe der Städtebaufördermittel durch das Land, sowohl für Maßnahmen im öffentlichen Raum, also für Straßen und Plätze, als auch für die Sanierung privater Häuser.



Plan: Lage des Sanierungsgebietes innerhalb des Stadtgebietes

Rahmenplan – Gliederung, Systematik und Arbeitsweise

Die Rahmenplanung gliedert sich in einen Analyse- und einen Planungsteil.

Analyse

Da es sich seit 1991, dem Beginn des Sanierungsprozesses innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“, um die inzwischen 2. Fortschreibung der Planungsgrundlagen handelt, wurde zunächst anhand der aktuellen Analyseergebnisse der Erfüllungsstand der bisherigen Sanierungsziele, die zuletzt 1998 formuliert worden sind, bewertet.

Die erhobenen Analysedaten sind in einer grundstücksbezogenen digitalen Objektdatei erfasst und archiviert und damit jederzeit im Detail abruf- und fortschreibbar.

Je nach Erfüllungstand der Sanierungsziele ergaben sich verschiedenste noch vorhandene städtebauliche und funktionelle Missstände, die am Ende jeden Absatzes zusammenfassend formuliert werden.

Es ist durchaus möglich, dass aufgrund aktualisierter gesamtstädtischer Planungen bzw. durch in den vergangenen Jahren vertiefte Spezialplanungen oder durch veränderte rechtliche Rahmenbedingungen in einzelnen Fachbereichen (z. B. Lärmschutz) die Planungsansätze zu verändern und neue Sanierungsziele zu entwickeln waren.

Strategien

Auf der Basis der Analyseergebnisse wurden Sanierungsstrategien formuliert, die ein Grundgerüst für die zu formulierenden Sanierungsziele darstellen.

Planung

Im sich anschließenden Planungsteil wurden auf der Grundlage der Analyseergebnisse fachlich gegliedert die Planungsziele zum Sanierungsgebiet fortgeschrieben.

Zu jedem innerhalb des Sanierungsprozesses fachlich relevanten Bereich sind im jeweiligen Abschnitt konkrete Sanierungsziele formuliert. Auf der Basis dieser Sanierungsziele kann in der Arbeit mit dem Rahmenplan geprüft werden, ob eine Maßnahme (sei es eine private Gebäudesanierung oder eine größere Straßenbaumaßnahme) förder- bzw. genehmigungsfähig ist.

Im Zusammenhang mit einer Überprüfung der strategischen Ausrichtungen in einigen Bereichen erfolgte eine Überarbeitung bzw. Vertiefung der stadtstrukturellen und städtebaulich-räumlichen Ziele, wie sie vor allem im Gestaltungsplan erkennbar werden.

Der 1998 in die Rahmenplanung aufgenommene Teil zum Einzelhandel konnte in einem intensiven Arbeitsprozess mit dem Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung und der Wirtschaftsförderung aktualisiert werden.

Maßnahmen

Schlussfolgernd aus Analyse und Planung schließt die Rahmenplandokumentation mit einem Maßnahmenkatalog ab, der konkrete Realisierungsvorhaben zur Umsetzung der allgemeinen Sanierungsziele benennt.

Fortlaufend erfolgte die Beteiligung wesentlicher Träger öffentlicher Belange.

Seit Beginn der Fortschreibungsphase der Rahmenplandokumentation hatten die betroffenen Bürgerinnen und Bürger in öffentlichen Veranstaltungen des Sanierungsbeirates bzw. des Ortsbeirates die Möglichkeit, die Planungen einzusehen und Hinweise zu geben.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit lag die Plandokumentation vom 31.01. bis 29.02.2008 öffentlich aus.



Vorstellung und Erörterung der Rahmenplanfortschreibung im Sanierungsbeirat

Beschluss

Nach der Einarbeitung der Hinweise ist die Dokumentation der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock zur Beschlussfassung vorgelegt worden.

Der Beschluss Nr. 0399/08-BV über die 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes wurde am 09.07.2008 gefasst.

Nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock gilt der Rahmenplan mit seinen in ihm formulierten Sanierungszielen als Selbstbindungsinstrument für die Stadt gemäß § 140 BauGB.

4 Analyse

4.1 Lage und Größe des Rahmenplangebietes

Das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ umfasst einen wesentlichen Teil der Rostocker Innenstadt, die sich aus der historischen Altstadt, der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und der Steintor-Vorstadt zusammensetzt.

Lage

Die Fläche der historischen Rostocker Altstadt befindet sich fast vollständig innerhalb des Sanierungsgebietes. Ausgegrenzt sind im Süden der Altstadt lediglich Grundstücke, die sich 1991 im Landes-, Bundes- oder städtischen Eigentum befanden und das Quartier des heutigen „Rostocker Hofes“, der zum Zeitpunkt der Sanierungsgebietsfestsetzung bereits in einer weit fortgeschrittenen Planungsphase war.



Grenze des Sanierungsgebietes, einschließlich seit 2005 entlassener Teilbereiche

Sanierungsgebiet
Grenzen Sanierungsgebiet
seit 2005 entlassene Teilbereiche

Der nördliche Teilbereich der Steintor-Vorstadt wurde ebenso wie der östliche Anschluss der Kröpeliner-Tor-Vorstadt in das Sanierungsgebiet integriert, um die Übergangszonen der Altstadt zu ihren historischen Vorstadtbereichen besser ausformen zu können und um notwendige innenstadtrelevante Verkehrsbaumaßnahmen umzusetzen.

Im Osten erstreckt sich das Sanierungsgebiet bis an die Uferkante der Unterwarnow und im Norden grenzt es an die L 22, die sich zwischen der historischen Altstadt und dem Stadthafen spannt.

Lage und Größe

Angelehnt an die städtebaulichen und baustrukturellen Gegebenheiten ist das Sanierungsgebiet in verschiedene Teilbereiche gegliedert, die in nachfolgender Karte dargestellt sind.



Karte Bearbeitungsbereiche innerhalb Sanierungsgebiet

- Kröpeliner-Tor-Vorstadt
- Innenstadt/City
- Östliche Altstadt
- Östlich der Stadtmauer
- Nördliche Altstadt
- Steintor-Vorstadt
- Ehemaliger Güterbahnhof

Größe

Das Sanierungsgebiet hatte ursprünglich eine Größe von 144 ha. Das Gebiet ist 1997 um Flächen vor der östlichen Stadtmauer auf 151,3 ha erweitert worden. Seit 2005 sind im Zuge einer schrittweisen Teilaufhebung der Sanierungssatzung für fertig gestellte Areale 14,1 ha aus dem Sanierungsgebiet entlassen worden, so dass es zurzeit noch eine Größe von 137,2 ha aufweist.

4.2 Historische Entwicklung des Innenstadtbereiches

Da das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ große Teile der historisch wertvollen Innenstadt umfasst, ist ein zusammengefasster stadtgeschichtlicher Abriss notwendig. Dargelegt werden vor allem wesentliche Ereignisse und Prozesse, die maßgebliche Auswirkungen auf die baulichen, städtebaulichen und funktionellen Entwicklungen dieses Innenstadtareals hatten.

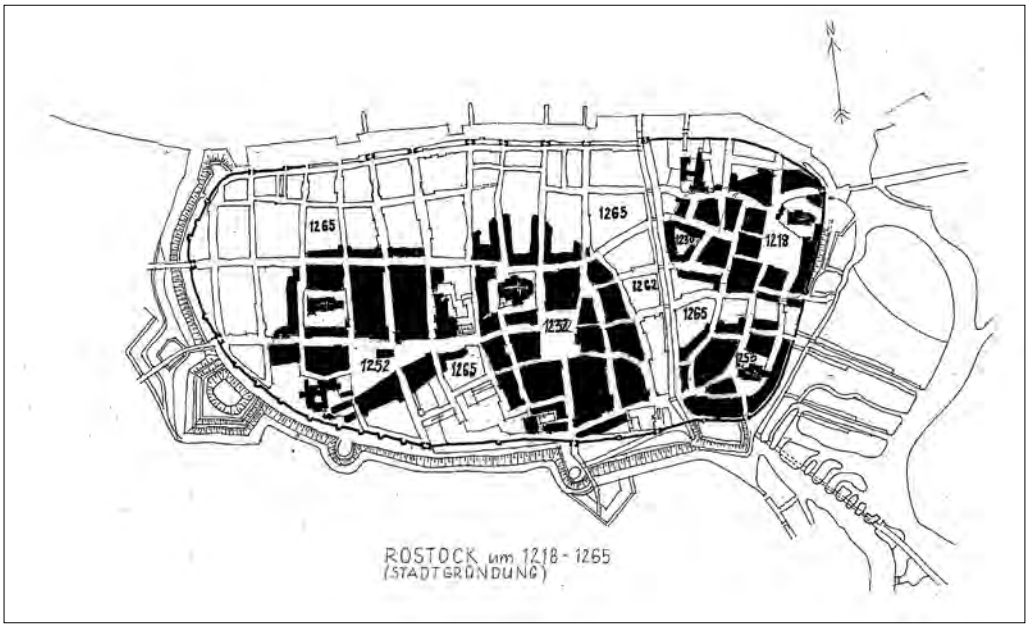
4.2.1 Geschichte von der Gründung bis 1990

Gründung (12. – 13. Jahrhundert) **12. - 13. Jahrhundert**

Im Jahr 1218 erhielt der Ort Rostock, eine Gründung deutscher Siedler in einem slawisch besiedelten Landstrich vom Landesfürsten Heinrich Borwin I., das lübische Stadtrecht.

Entstanden war die deutsche Ansiedlung zuvor auf einem Hügel an einer strategisch günstigen Furt durch die Warnow, wo sich zudem in der angrenzenden breiten Unterwarnow die Errichtung eines gut schiffbaren Hafens anbot. Bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts waren auf dem Hochplateau südlich und westlich des Alten Marktes mit St. Petri drei weitere Siedlungskerne (um St. Nikolai; um den Neuen Markt mit St. Marien; um den Hopfenmarkt mit St. Jakobi) mit jeweils eigenen Kirchen und Märkten entstanden.

Um 1265 vereinigten sich die vier Teilstädte und umgaben sich mit einer geschlossenen Stadtmauer

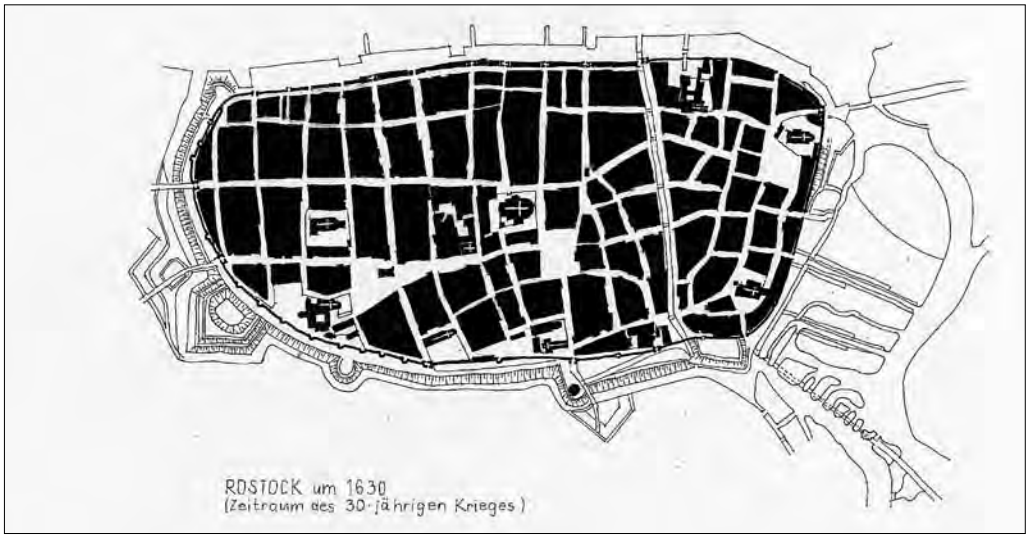


Schwarzplan - Altstadt mit Teilstadtgründungen des 13. Jahrhunderts

Mittelalter und Spätmittelalter (14. - 18. Jahrhundert) **14. – 18. Jahrhundert**

Der Stadtmauerring wurde bis ins 17. Jahrhundert als Teil einer umfangreichen Befestigungsanlage weiter ausgebaut. In den darauf folgenden Jahrzehnten gab es innerhalb der Stadtmauern eine rege Bautätigkeit, so dass schon bald die Brachflächen zwischen den ursprünglichen Siedlungskernen durch eine dicht bebaute mittelalterliche Stadtstruktur geschlossen waren.

Geschichte



Schwarzplan - Rostock um 1630 mit vollständig ausgebauter Stadtbefestigung

Rostock, seit dem 13. Jahrhundert Mitglied des Städtebundes der Hanse und nach Lübeck einer ihrer führenden Protagonisten, entwickelte sich als prosperierende Kaufmannsstadt rasant und verdoppelte seine Einwohnerzahl vom 13. bis zum 17. Jahrhundert von ca. 7.000 auf etwa 14.000 Einwohner.



Rostock um 1668 nach Merian

Ausdruck der Stärke und Ausstrahlung der Hansestadt im Mittelalter war z. B. die Gründung der Universität im Jahre 1419.

Der Niedergang des Städtebündnisses der Hanse (1669 letzter Hansetag) und kriegerische Auseinandersetzungen wie der Dreißigjährige Krieg fielen zeitlich mit dem großen Stadtbrand von 1677 zusammen, dem im östlichen und nördlichen Bereich der Altstadt ca. siebenhundert Häuser und Buden (etwa ein Drittel der Altstadtfläche) zum Opfer fielen.

Wirtschaftlich gebrochen und baulich in großen Teilen verwüstet, ging die Einwohnerzahl auf etwa 5.000 zurück. Die Stadt brauchte im ökonomisch und politisch schwierigen Umfeld Mecklenburgs fast zweihundert Jahre, um sich wieder nennenswert nach vorn zu entwickeln.

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann ein zaghafter Aufschwung. Bauten des Spätbarock und des frühen Klassizismus füllten die Stätten der Brandruinen. Das oft schlichte

Geschichte

Reihen-Traufenhaus, aus Gründen des Brandschutzes mit einer massiven Brandwand zwischen zwei Gebäuden versehen, wurde die bestimmende Gebäudeform.

Die veränderten wirtschaftlichen und technologischen Rahmenbedingungen führten ebenfalls im 18. Jahrhundert zu einer baulichen Trennung von Lagerhaus und Wohnhaus. Die alten hanseatischen Giebelhäuser wurden oft im Zeitgeschmack barock oder klassizistisch überformt und zu reinen Wohnhäusern umgebaut. In Hafennähe entstanden zur Warenlagerung Speichergebäude.

Industrialisierung (19. - erste Hälfte 20. Jahrhundert)

19. – Beginn 20. Jahrhundert

Erst nachdem Rostock 1850 mit dem Bau der Eisenbahnlinie Bad Kleinen–Rostock an das entstehende deutsche Eisenbahnnetz angebunden wurde, konnte die Stadt am wirtschaftlichen Aufschwung des 19. Jahrhunderts teilhaben. In der Folge entstanden erste größere Industriebetriebe in der Stadt wie z. B. die Schiffswerft Tischbein & Zeltz (spätere Neptunwerft).

Endgültig beflügelt durch die politischen Veränderungen infolge der Reichseinigung von 1871 setzte in Rostock ein rasanter Entwicklungsprozess ein, der bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges anhielt.

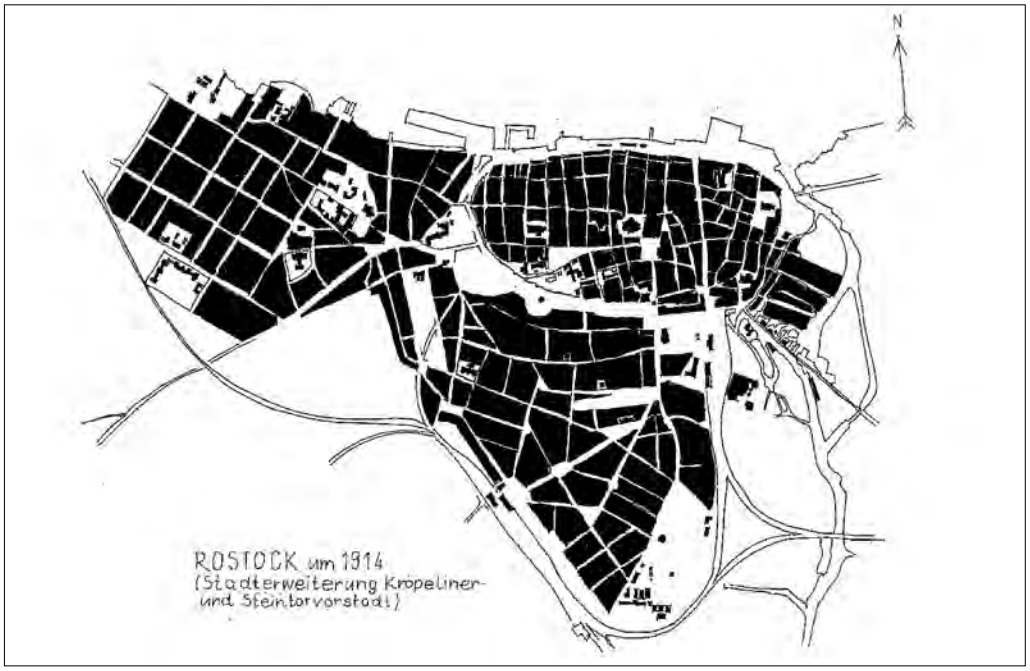
Im Verlaufe dieser sehr dynamischen Entwicklung veränderte sich die Stadt grundlegend und sprengte stadträumlich ihren mittelalterlichen Rahmen. Ausgehend von bäuerlichen Ansiedlungen und Gärten vor den Toren der Stadt begannen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die planmäßigen städtischen Bebauungen in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und in der Steintor-Vorstadt.

Während sich die Kröpeliner-Tor-Vorstadt als eine geschlossene mit zumeist schlichten Gründerzeitreihenhäusern bebaute Arbeitervorstadt entwickelte, entstand in der Steintor-Vorstadt nahe des Hauptbahnhofes die repräsentative Villenvorstadt des Rostocker Bürgertums.

Die ehemaligen Verteidigungsanlagen der mittelalterlichen Stadt wurden gärtnerisch umgestaltet. Um den Rosengarten und vor dem Steintor entstand mit solitären Bauten, wie Große Stadtschule, Hauptpost, Ständehaus, Societätshaus und Theater das repräsentative bürgerliche Forum der Stadt. In dieser Zeit entwickelte sich auch eine qualitativ hochwertige öffentliche Infrastruktur mit neuen Schulen, Krankenhäusern, Kirchen und Museen.

Zwischen 1819 und 1919 stieg die Einwohnerzahl Rostocks von 13.000 auf über 57.000 Einwohner an.

Ausgelöst durch einen weiteren industriellen Aufschwung (wie Entwicklung der Flugzeugindustrie) überschritt Rostock 1935 die Einwohnerzahl von 100.000 und wurde Großstadt.



Schwarzplan - Altstadt mit Kröpeliner-Tor-Vorstadt und Steintor-Vorstadt um 1914

Um den gestiegenen Wohnungsbedarf zu decken, entstanden in dieser Zeit um die Innenstadt neue Wohnsiedlungen (im Westen Hansaviertel, Komponistenviertel, Gartenstadt, Alt-Reutershagen, im Osten Dierkow).

Auch innerhalb der historischen Altstadt hatte in diesen letzten einhundert Jahren ein schrittweiser Umgestaltungsprozess stattgefunden. Immer noch fest eingebunden in ihrem mittelalterlich geprägten Stadtgrundriss waren auf vielen Grundstücken aus funktionellen, wirtschaftlichen, aber auch repräsentativen Gründen die mittelalterlichen Bauten durch neue Häuser ersetzt worden.

In der Langen Straße, vor allem aber in der Kröpeliner Straße, begann sich das „Einkaufsleben“ zu etablieren. Ausdruck dafür war der Bau neuer Kaufhäuser, wie z. B. von Wertheim und von Zeeck.

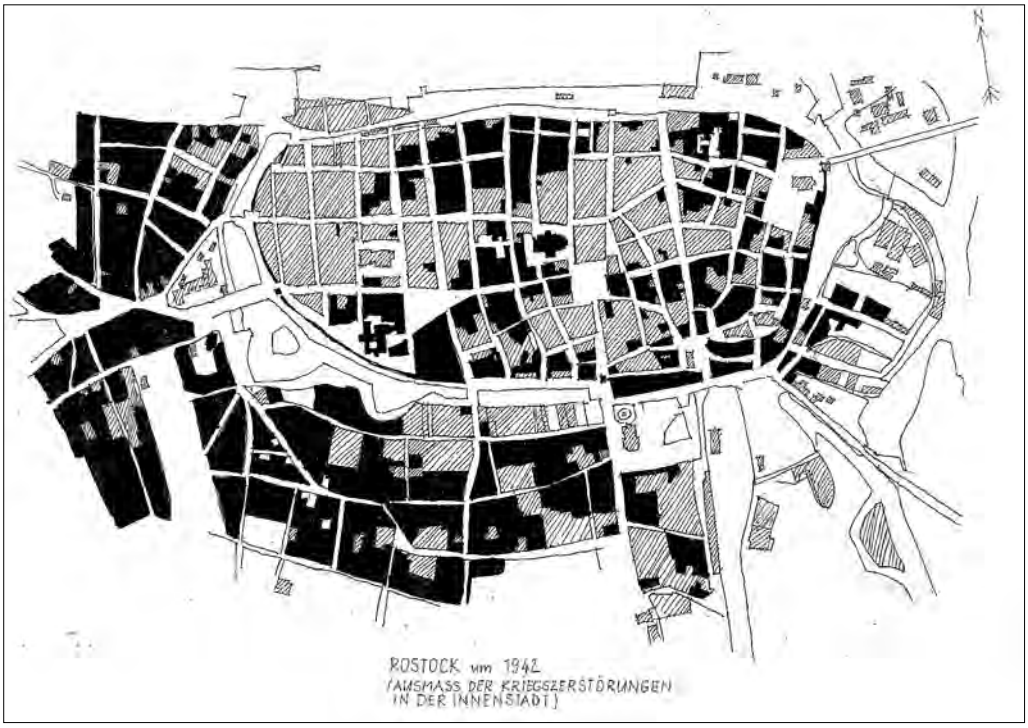
1939 – 1945 (II. Weltkrieg)

Zerstörung im Zweiten Weltkrieg

Die konsequente Ausrichtung vieler Industriestandorte auf die Kriegsproduktion wurde Rostock im Verlaufe des Zweiten Weltkrieges zum Verhängnis. In mehreren Bombenangriffen wurde die Stadt zwischen 1942 und 1945 zu einem Drittel zerstört. Für die historische Rostocker Altstadt waren die Zerstörungen verheerend. Etwa zwei Drittel der Altbausubstanz gingen im Flammeninferno unter. Drei der vier großen gotischen Stadtkirchen wurden erheblich zerstört.

Mit der folgenschweren teils großflächigen Vernichtung der Altstadt, aber auch etlicher repräsentativer Bauten in den Vorstädten war die über Jahrhunderte währende Kontinuität in der städtebaulichen Entwicklung des Altstadtensembles und der gesamten Innenstadt abrupt beendet.

Geschichte



Schwarzplan - Rostocks Altstadt nach den Kriegszerstörungen von 1942 bis 1945

In der Folge des Krieges ging die Einwohnerzahl von über 120.000 auf etwa 90.000 zurück.



Kriegszerstörungen um den Neuen Markt

Wiederaufbau nach 1945 bis 1990 **1945 - 1990**

Der Wiederaufbau der Rostocker Innenstadt erfolgte nach 1945 in mehreren Phasen und muss im Zusammenhang mit der gesamtstädtischen und gesellschaftlichen Entwicklung betrachtet werden. Denn Rostock entwickelte sich bis zum Ende der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts zum „Tor zur Welt“ der ehemaligen DDR und nahm dementsprechend ab Mitte der 1950er Jahre eine rasante wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung, in deren Folge die Einwohnerzahl bis Ende der 1980er Jahre auf über 250.000 anstieg.

Geschichte

Neben dem enormen Wohnungsbauprogramm auf Flächen außerhalb des über Jahrhunderte gewachsenen Stadtraumes gab es immer wieder entsprechend den politischen und wirtschaftlichen Schwerpunkten in der Geschichte der DDR Bauphasen, die sich auch spezifisch einer baulichen Entwicklung der Innenstadt widmeten.

Die vier Jahrzehnte währende Aufbauphase in der Zeit der DDR kann in ihren städtebaulichen und architektonischen Wirkungen für die Rostocker Innenstadt als ein Wechselspiel zwischen Kontinuität und Wandel definiert werden.

Angesichts der großen Wohnungsnot, die wegen der massiven Kriegszerstörungen nach 1945 herrschte, begann noch Ende der 40er Jahre der sehr zügige Wiederaufbau der Innenstadt.

Bedingt durch die gesellschaftlichen Veränderungen im Osten Deutschlands wurde es möglich, auf den kriegszerstörten Flächen grundstücksübergreifend zu bauen. So entstanden in einer ersten Aufbauphase ab 1948 bis Mitte der 1950er Jahre zumeist entlang der historischen Straßen unter Aufhebung der alten Grundstücksgrenzen vor allem in der Östlichen und Nördlichen Altstadt, aber auch als Lückenschließungen in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und in der Steintor-Vorstadt zumeist architektonisch sachliche drei- bis viergeschossige Zeilenwohnhäuser.

Größere Aufbauimpulse erhielt die Stadt nach 1952, als sie im Rahmen einer Gebietsreform Bezirkshauptstadt des neu gebildeten Ostseebezirkes Rostock wurde. Die neuen politischen und städtebaulichen Zielstellungen, die im Rahmen des Nationalen Aufbauwerkes der damals jungen DDR formuliert worden waren, fanden in Rostock baulich ihren Ausdruck in dem sehr repräsentativen Bauensemble der Langen Straße, die im Zentrum der historischen Altstadt in den 50er Jahren als Magistrale neu entstand.



Aufbau der Langen Straße in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts

Vor allem die Dimension, aber auch die Zeilenbauweise in dem bisher durch geschlossene Quartierstrukturen geprägten Stadtraum sprengte den ursprünglich homogenen Charakter der historischen Altstadt. Der nördlich der Langen Straße gelegene Altstadtteil - das Hafenviertel - wurde in der Folge durch das Zerteilen vieler traditioneller Straßenverbindungen durch diese neue Magistrale empfindlich beeinträchtigt.

Noch ungünstiger wirkte sich für diesen Teil der Altstadt die Absperrung des Stadthafens aus, der als wichtiger Umschlaghafen für die Rote Armee der Sowjetunion de facto zum Sperrgebiet erklärt worden war. Damit wurde die historisch gewachsene Verbindung der Stadt zum Wasser unterbunden. Das Gebiet zwischen der Langen Straße und dem Stadthafen führte nur noch ein Schattendasein und verfiel zusehends, bis es in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts in großen Teilen abgebrochen wurde.

Geschichte

Ab Mitte der 1950er Jahre brachte der forcierte Aufbau der See-, Hafen- und Werftindustrie einen verstärkten Zufluss von Arbeitskräften. Es entstanden neue Wohngebiete, zunächst im Westen der Stadt mit Reutershagen I und II, dann die Südstadt unterhalb der Steintor-Vorstadt und etwa ab 1960 bis Mitte der 80er Jahre im Nordwesten (Lütten Klein, Evershagen, Schmarl, Lichtenhagen und Groß Klein).

Die Stadt erhielt eine Bandstruktur nach Nordwesten in Richtung Warnemünde, die mit der Entwicklung der Wohngebiete Dierkow und Toitenwinkel im Nordosten des Stadtzentrums in den 80er Jahren teilweise ausgeglichen wurde, so dass die historische Kernstadt im Stadtorganismus wieder stärker in eine Mittellage rückte.

Das historische Stadtzentrum, als potenzieller City-Kernbereich nicht nur ein Wohnstandort, sondern auch das Zentrum für Handel und Gewerbe, konnte in seiner funktionellen und baulichen Entwicklung mit dem schnellen Anstieg der Wohnbevölkerung der Stadt nicht Schritt halten. Darauf reagierte die Stadtplanung in Rostock ab Ende der 60er Jahre, einem internationalen Trend folgend, mit einem Ausbau der Kröpeliner Straße als Fußgänger-Boulevard.

Weit überdimensionierte städtebauliche Ambitionen der 60er Jahre, nach denen große Teile der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und der Steintor-Vorstadt abgerissen und durch vielgeschossigen Wohnungsbau und Hochhäuser ersetzt werden sollten, blieben aufgrund der nicht vorhandenen wirtschaftlichen Basis weitgehend in der Schublade. Diese Planungen hätten möglicherweise dazu geführt, aus der Altstadt einen rudimentären Randbereich zur neu geplanten „sozialistischen Stadtmitte“ zwischen „Haus der Schifffahrt“ und „Doberaner Platz“ zu machen.

Nachhaltigere Wirkungen hatten sie allerdings auf die unmittelbaren Vorstadtbereiche um die Altstadt. Hier mussten die Grünanlage „Vögenteich“, die katholische Christuskirche am Schröderplatz und Teile mehrerer Wohnquartiere einer vierspurigen Verkehrstraße weichen, die ursprünglich über eine neue Warnowbrücke bis nach Gehlsdorf geführt werden sollte. Bauliche Zeugnisse dieser städtebaulichen Planung sind bis heute eine Wohnhochhausscheibe an der Straße Am Vögenteich und ein 21-geschossiges Wohnhochhaus an der August-Bebel-Straße. Das waren gleichzeitig die massivsten Eingriffe in die Baustrukturen der Vorstädte seit den Kriegszerstörungen. Typisch für die Stadtentwicklung in vielen deutschen Städten unterlag und unterliegen bis heute die unmittelbar vor der Altstadt liegenden Areale den größten stadtstrukturellen Veränderungen.

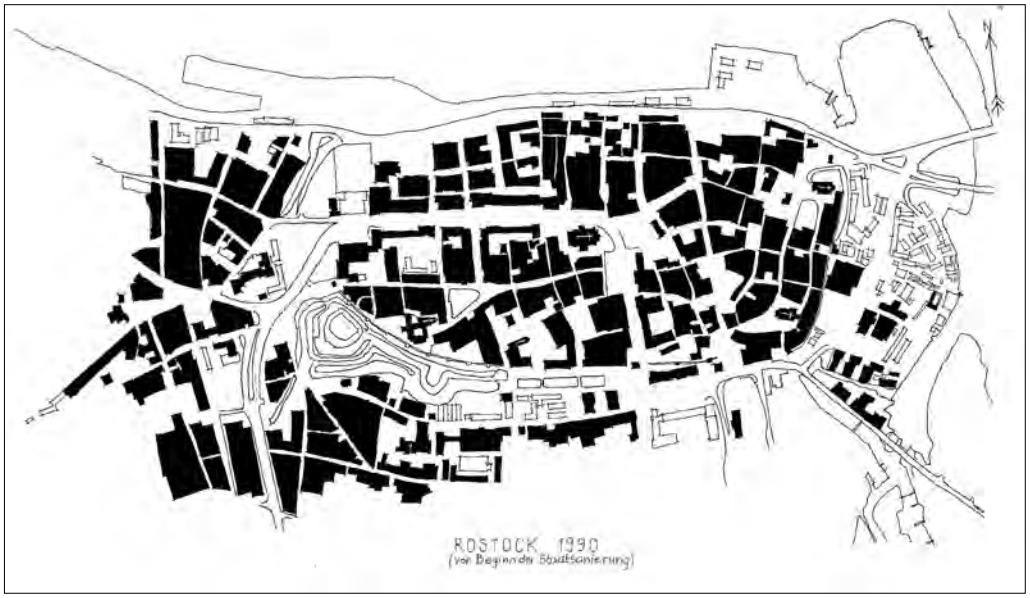
Seit den 70er Jahren setzte in den städtebaulichen Grundauffassungen national und international schrittweise wieder ein Umdenken hin zu einem behutsameren Umgang mit vorhandenen Stadtstrukturen ein.

Auf vorher großflächig abgerissenen Quartieren, aber auch in größeren Baulücken entstanden vor allem in der Nördlichen Altstadt modifizierte, an altstädtische Maßstäbe angepasste Wohnbauten in industrieller Plattenbauweise mit einem bis heute anspruchsstarken städtebaulichen und architektonischen Erscheinungsbild.

Seit Ende der 60er Jahre, aber verstärkt wieder seit Mitte der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts, wurden zur stadträumlichen Abrundung bzw. zur Schließung diverser kleinerer Baulücken eine Fülle individueller so genannter „traditioneller“ Neubauten im Bereich der historischen Innenstadt errichtet (z. B. Hauptpost, Haus Sonne, Fünfgiebelhaus, Eigenheim-Reihenhäuser am Alten Markt).

Ein großes, politisch motiviertes Bauvorhaben in der Steintor-Vorstadt entstand seit den 50er Jahren mit dem Gebäudeensemble der ehemaligen Bezirksverwaltung des Ministeriums für Staatssicherheit in der August-Bebel-Straße. Dieser Baukomplex prägte nach Osten den neuen städtebaulichen Raum der verlängerten Hermannstraße, zerstörte nach Westen aber auch gewachsene Straßenräume, wie die ehemalige Geschäftsstraße Grüner Weg. Ebenfalls als eine politisch-ideologische Zeichensetzung der DDR wurde in den 60er Jahren anstelle des

zerstörten Theaters mitten im ehemals großbürgerlich geprägten Areal um den Rosengarten der Gebäudekomplex des Ostseedrucks errichtet. Beide Bauensembles prägen bis heute die jeweiligen Bereiche der Steintor-Vorstadt.



Schwarzplan Analyse - Rostock um 1990 vor Beginn des Sanierungsprozesses

Im Ergebnis der städtebaulichen Entwicklungen der Innenstadt zwischen 1945 und 1990 ist festzuhalten, dass sich trotz wandelnder städtebaulicher Auffassungen in der mehr als vier Jahrzehnte währenden Aufbauphase eine in großen Teilen wieder geschlossen erlebbare Altstadt im baulich-gestalterischen und funktionellen Konsens mit den Vorstädten entwickeln konnte.

Hervorzuheben ist, dass in Rostock nach 1945 mit überwiegend hohem architektonischen und städtebaulichen Anspruch und nie grundsätzlich gegen die aus der Stadtgeschichte überkommenen städtebaulichen Grundstrukturen geplant und gebaut wurde.

Trotz dieser enormen Aufbauleistung gab es um 1990 immer noch wesentliche Fehlstellen und Brüche in der Stadtstruktur der Innenstadt. Trotz intensiver Bemühungen um einen Erhalt waren zur Zeit der politischen Wende abseits der „Postkartenansichten“ eine Vielzahl bauhistorischer Gebäude in schlechtem Bauzustand und drohten unwiederbringlich verloren zu gehen.

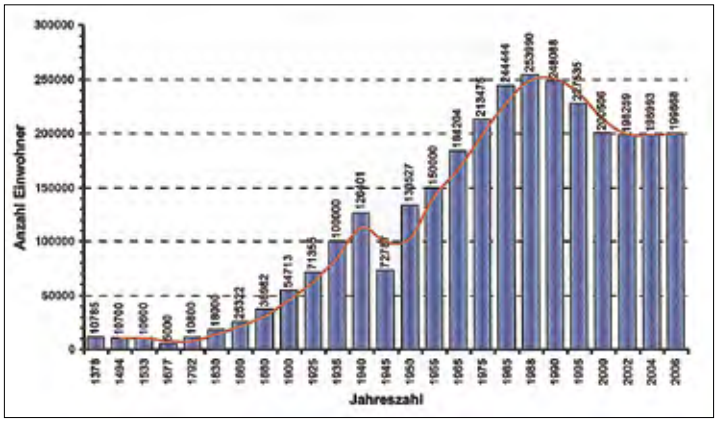
4.2.2 Stadtentwicklung von 1990 bis heute

um 1990

Gesamtstädtisch befindet sich Rostock seit 1990, wie alle großen ostdeutschen Städte, in einem substanziellen wirtschaftlichen Umstrukturierungsprozess, da die über Jahrzehnte unter den Bedingungen der sozialistischen Planwirtschaft gewachsenen Wirtschaftsstrukturen der Kommunen unter den neuen gesellschaftlichen Verhältnissen überwiegend nicht tragfähig waren.

Rostock verlor seine in der DDR zementierte Bedeutung als „Tor zur Welt“ und seine überwiegend nach Osteuropa ausgerichteten Handelsbeziehungen. Diese wirtschaftliche Veränderung ging mit einem massiven Bevölkerungsverlust von ca. 250.000 Einwohnern im Jahre 1989 auf heute etwa 200.000 Einwohner einher, wobei die Bevölkerungsabnahme seit 2002 gestoppt ist und heute wieder leichte Zuwächse zu verzeichnen sind.

Geschichte



Einwohnerentwicklung Rostocks seit der Stadtgründung

Die Rostocker Innenstadt und insbesondere die historische Altstadt rückten nach der politischen Wende im Osten Deutschlands wegen ihrer historischen Wertigkeit, aber auch wegen ihrer Bedeutung als Einzelhandels-Kernbereich mit oberzentraler Funktion wieder stärker in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses.

Zu Beginn des Sanierungsprozesses innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ musste seit 1991 zunächst ein Großteil der historischen Bausubstanz abseits des Boulevards wie in der Östlichen und der Nördlichen Altstadt dringend gesichert werden, um massive Substanzverluste zu verhindern. Erst dann konnten parallel zu den damals beginnenden und bis heute anhaltenden Gebäudesanierungen und Neubauten erste Straßenbaumaßnahmen in beiden Gebieten abgeschlossen werden.

Ausdruck der neuen Zeit und Hoffnungszeichen für eine erfolgreiche Rettung der Altstadt, aber auch für einen starken Bürgerwillen, war Ende 1994 der Wiederaufbau des Turmhelmes von St. Petri als unübersehbares Zeichen der Altstadtsilhouette. Am Fuße der Kirche begann in dieser Zeit die Sanierung des Platzraumes des Alten Marktes, dem Gründungstandort der Stadt.

Bereits beginnend in dieser frühen Zeit erfolgte in den darauf folgenden Jahren die Sanierung des großen und bis heute stabilen städtischen Wohnungsbestandes innerhalb der historischen Altstadt und ihrer Randbereiche. Größere Neubauten, wie der „Doberaner Hof“ und wenig später der „Hopfenmarkt“, setzten erste Zeichen für einen Ausbau der Einzelhandelsstrukturen in der Innenstadt.

um 1995

Mit der Konzentration der Sanierungstätigkeit ab Mitte der 1990er Jahre um die Kröpeliner Straße und um die Lange Straße konnten gemeinsam mit der Sanierung bzw. dem Neubau von „Einzelhandelsfrequenzbringern“, wie dem Kaufhof, C & A, Peek & Cloppenburg und Passagen, wie dem „Rostocker Hof“ und dem „Hopfenmarkt“, im Kernbereich der Stadt beginnende gewerbliche Negativentwicklungen erfolgreich gestoppt und eine Trendwende eingeleitet werden.

Parallel dazu begann die Sanierung bzw. Neugestaltung der Straßen- und Platzflächen in diesem Areal, wobei die Sanierung des Boulevards und der Langen Straße besonders ins Auge fielen.

Im Bereich „Am Vögenteich“ stellt die Stadt seit Ende der 1990er Jahre zuvor freigelegtes Bauland Investoren mit großflächigerem Entwicklungsbedarf zur Verfügung, um substanzielle Abrisse und Fehlentwicklungen innerhalb der kleinteiligen Altstadtstrukturen zu verhindern. Die Erfolgsbilanz hier ist gemischt, da einige Flächen auch aufgrund attraktiverer Angebote noch nicht vermarktet werden konnten.

Mit dem Neubau der südlichen Verkehrsader des Inneren Tangentenringes vom Saarplatz über die August-Bebel-Straße bis zum Steintor wurde Ende der 1990er Jahre eine entscheidende Grundlage gelegt, um die historische Altstadt vom gebietsfremden Durchgangsverkehr

zu entlasten. Städtebaulich besonders prägnant war dabei die Erweiterung der öffentlichen Grünanlagen der historischen Wallanlagen nördlich der neu errichteten August-Bebel-Straße anstelle von ehemaligem privatem Bauland.

Zwischen dem Saarplatz und der Straße Am Vögenteich durchtrennte die neue Verkehrstrasse zwei Gründerzeitquartiere, eröffnete damit aber neue städtebauliche Entwicklungsräume und führte zu einer Verkehrsberuhigung und Aufwertung des ehemals stark befahrenen Friedhofsweges. Durch diese Straßenbaumaßnahmen entstandene Baulücken schließen sich seitdem kontinuierlich mit überwiegend qualitätvollen Neubauten.

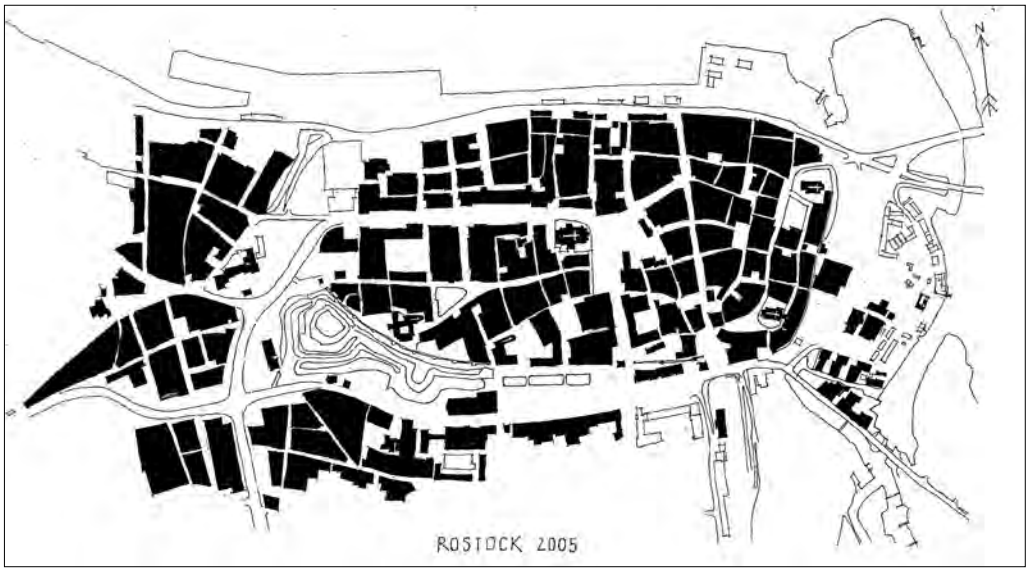
Anschließend an diese Verkehrsbaumaßnahme konnte mit der Umgestaltung des Neuen Marktes, einschließlich der Veränderung der Kurvenradien und der Lage der Straßenbahntrasse, aber auch der Neugestaltung der Steinstraße der Durchgangsverkehr aus dem Herzen der Altstadt herausgenommen werden. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um die Nordseite des Neuen Marktes baulich schließen zu können und so dem wichtigsten Platz der Rostocker Altstadt seine ursprüngliche Funktion und seine städtebaulichen Proportionen wiedergeben zu können.

Genauso wichtig für die Funktionsfähigkeit der historischen Altstadt waren die Umgestaltung und die damit einhergehende enorme gestalterische Aufwertung der Straßenzüge Lange Straße und Grubenstraße.

Beginnend mit Privatinvestitionen (wie Parkhaus „Kaufhof“ und Tiefgarage „Rostocker Hof“) entwickelte sich nach 1995 systematisch eine attraktive Angebotspalette an öffentlichen und privaten Pkw-Stellplatzanlagen, die zu einem soliden Stellplatzangebot im Kernbereich des Sanierungsgebietes geführt hat.

seit 2000

Um die Jahrtausendwende gingen die Sanierungstätigkeiten wieder auf das gesamte Sanierungsgebiet über. Die Straßenbaumaßnahmen in der Nördlichen Altstadt konnten in einigen Bereichen abgeschlossen und in der Östlichen Altstadt konsequent weitergeführt werden.



Schwarzplan Analyse - Rostock 2006

Gestalterisch und funktionell anspruchsvolle Vorhaben, wie der Jakobikirchplatz sind seitdem qualitätvoll realisiert worden.

Geschichte

Über Jahre vorbereitet, wurden die Umgestaltung des Doberaner Platzes und der Neubau der Verbindungsstraße zwischen Schröderplatz und Warnowufer bis 2007 durchgeführt. Mit diesen Baumaßnahmen fand auch der planmäßige Um- und Ausbau des Straßenbahnnetzes in der Innenstadt seinen Abschluss.

Im Ergebnis des über fünfzehnjährigen intensiven Arbeitsprozesses gelang es, die historische Rostocker Altstadt in ihrem harmonischen städtebaulichen und baulichen Gesamtbild erfolgreich zu entwickeln. Die Funktionsmischung aus einem hohen Anteil an Wohnen und einer intensiven gewerblichen Nutzung unter dem Gesichtspunkt der Weiterentwicklung Rostocks als Oberzentrum konnte zunehmend in Einklang gebracht werden.

4.3 Stadtgestalt

Die Gestalt einer Stadt ist das gebaute Abbild des ihr innewohnenden menschlichen Lebens. Dieses Abbild gibt der Stadtgesellschaft ihre äußerliche Identität und ist für jede Stadt einzigartig.

Um diese Stadtgestalt für Rostock zu bewahren und in ihrer Typik fortzuentwickeln, ist in der 1. Fortschreibung zur Rahmenplanung 1998 nachfolgendes übergreifendes Sanierungsziel zur Stadtgestalt definiert worden:

Sanierungsziel 1998

Das Sanierungsziel zur Stadtgestalt ist die Wiedergewinnung eines geschlossenen städtebaulichen Ensembles im Altstadtbereich der 780 Jahre alten Hansestadt Rostock im gestalterischen Zusammenhang mit seinen Vorstadtbereichen in der Kontinuität der bisherigen Entwicklungsgeschichte durch Erhalt und Weiterentwicklung im Rahmen festgeschriebener Ziele.

Zu diesem Sanierungsziel sind sieben Unterziele formuliert, die sich aus den verschiedenen Betrachtungsebenen der Stadtgestalt

> Topographie, Stadtsilhouette, Bebauungskanten, Grünsystem, Stadträume, Bebauungsstrukturen und hochbauliche Gestaltung

zusammensetzen und im Einzelnen bezüglich ihres Erfüllungstandes bewertet werden können.

4.3.1 Stadtbild

Basis ist die Stadtbildanalyse der Rostocker Altstadt und ihrer zwei historischen Vorstädte, der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und der Steintor-Vorstadt.

Historische Altstadt innerhalb der Stadtmauern

Die Landschaftselemente Fluss, Niederung und Hochplateau mit Hangkanten zum Flussufer begünstigten im 12. Jahrhundert eine deutsche Stadtgründung an der Warnow.

Die Stadtgestalt wird bis heute durch die Hügelkuppe über der Warnowniederung bestimmt. Die ehemaligen Bachläufe „Die Grube“ und „Faule Grube“, die das von Ost nach West verlaufende Höhenplateau durchschneiden, bilden ebenfalls bis heute wichtige Zäsuren.

Der tiefe Einschnitt der Grubenstraße im Hochplateau ist ein prägendes Element, das die Eigenständigkeit der Östlichen Altstadt gegenüber der Neustadt um den Neuen Markt und den Universitätsplatz seit der Stadtentstehung begründet.

Die Landschaftstopographie wird durch die Lage der Märkte (Alter Markt, Neuer Markt, Hopfenmarkt-Universitätsplatz) und die Standorte der großen Kirchen baulich gefasst, in den Höhendominanten der Kirchtürme gesteigert und trotz des Verlustes der Jakobikirche zur bis heute immer noch prägenden Stadtsilhouette entwickelt.

Deutlich ergänzt, aber nicht zerstört worden ist diese Silhouette durch die Bauten der Langen Straße in den 1950er Jahren des 20. Jahrhunderts.

Trotz wesentlicher Verluste an der Westkante der Altstadt ist die historische Wallanlage mit ihren Grünanlagen und dem Stadtmauerring in großen Teilen noch erhalten bzw. spürbar. Gleiches gilt für die bauliche Kante der historischen Altstadt, die in den Bereichen des erhaltenen Stadtmauerringes noch klar ablesbar ist.

Stadtgestalt



Stadtsilhouette aus der Warnowniederung mit Blick auf St. Petri und St. Nikolai

In der Tradition des europäischen Städtebaus ordneten sich die Gebäude verschiedenster Nutzungsarten in geschlossenen Quartierstrukturen, so dass sich zwischen den geschlossen bebauten Blockrandstrukturen, je nach Anspruch und Funktion, verschiedenste städtebauliche Räume entwickeln konnten.

Die öffentlichen Stadträume innerhalb der Altstadt setzen sich aus dem Wechsel von Straßen und Plätzen zusammen. Je nach Bedeutung der Straßen im Stadtorganismus hat sich über Jahrhunderte eine Typologie der Straßenräume herausgebildet, die noch heute in den mittelalterlich erhaltenen Arealen deutlich ablesbar ist.

Die Verkehrsachsen zwischen den Märkten, zum Stadthafen und zu den Haupttoren der Stadt haben ein liegendes Straßenprofil und signalisieren dadurch Wohlstand und Bedeutung, während die untergeordneten Straßen durch senkrecht stehende Raumproportionen Enge erleben lassen.

Ebenso wie bei den Straßenräumen lässt sich eine Hierarchie der Platzräume erkennen, die sich von den großen Stadtplätzen wie dem Neuen und dem Alten Markt bzw. dem Universitätsplatz über kleine Stadtplätze wie dem Heiligengeisthof bzw. dem Glockengießerhof bis zu kleinen platzartigen Straßenaufweitungen wie am Amberg unterhalb des Alten Marktes zeigt.

In Altstadtbereichen, die nach den Kriegszerstörungen des 20. Jahrhunderts neu aufgebaut wurden, entstanden, wie in der Langen Straße, den zeitgemäßen funktionellen Erfordernissen bzw. städtebaulichen Auffassungen folgend, neue, oft größere Stadtraumdimensionen.



Universitätsplatz mit öffentlicher Grünfläche

An den Verbindungsstellen zwischen den historischen und den nach 1945 neu entstandenen Stadtstrukturen entstanden aber auch völlig neue Qualitäten.

Vor allem im direkten Stadtzentrum um die beiden Hauptachsen der Langen Straße und der Kröpeliner Straße entwickelte sich eine neue Struktur von Platzfolgen. Kleine Stadtplätze bzw. Straßenaufweitungen bilden entlang vieler Süd-Nord-Querstraßen, wie an einer Perlenschnur aufgereiht, ein Netz interessanter, abwechslungsreicher öffentlicher Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche.



Karte Analyse
„Leiterprinzip von Straßen- und Platzräumen im Stadtzentrum“

Häufig sind diese Plätze geprägt von architektonisch bedeutsamen Zeugnissen. Manchmal signalisiert ein kleinerer Platz am Ende einer der Seitenstraßen auch nur eine Einladung zum Verweilen. Von mehreren Knotenpunkten (Kreuzungsbereich) der beiden Einkaufsstraßen aus ist jeweils ein solcher kleinerer Stadtplatz erreichbar.

Bedeutende Sichtbeziehungen innerhalb der Stadt zu ihren Kirchen und Plätzen boten und bieten den Bewohnern Orientierungshilfe nicht nur im räumlich-geographischen Sinne.

Durch die schweren Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges wurde die Einheit der historischen Altstadt schwer gestört, da etwa zwei Drittel der gesamten Bausubstanz großflächig verloren gingen. Abbrüche der Nachkriegszeit fügten dem über Jahrhunderte gewachsenen Altstadtgefüge weitere Verluste zu.



Blick auf St. Petri von der Grubenstraße

Stadtgestalt

In den vergangenen 60 Jahren gab es innerhalb der historischen Altstadt verschiedene Aufbauetappen. Als Qualitätskriterium für die städtebaulichen Planungen der Vergangenheit in Rostock ist zu werten, dass sich alle Aufbau- und Neubauphasen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts trotz variierender stadträumlicher Auffassungen grundsätzlich an der überkommenen Stadtstruktur orientierten.

Durch die planerische Kontinuität ist das Gesamtensemble „Altstadt“ noch spürbar und bei Auffüllung der Fehlstellen in seiner Gesamtheit wieder herstellbar.

Besonderheiten Historische Altstadt

Bedingt durch ihre geschichtliche Entwicklung mit Teilzerstörungen und verschieden zeitlich gestaffelten Aufbauphasen, aber auch aufgrund veränderter bzw. unterschiedlicher funktioneller Anforderungen, gliedert sich die historische Rostocker Altstadt in unterschiedlich geprägte Teilbereiche mit variierenden Erscheinungsbildern.

- Östliche Altstadt, Mittelteil der Nördlichen Altstadt (zwischen Wokrenter Straße und Koßfelderstraße) und östliche Kröpeliner Straße als Teil des City-Kerns

  - Blockrandbebauung mit schmalen Grundstücksbreiten und kleinteiliger Grundstücksstrukturen
  - straßenweise bzw. gebietsbezogen zu beurteilende typische Geschossigkeit (überwiegend zwischen zwei und vier Geschossen)
  - überwiegende Traufständigkeit der Häuser im Wechsel mit wenigen Giebelhäusern (Bereich Kröpeliner Straße mehr Giebelhäuser)
  - zumeist ziegelgedecktes Steildach überwiegend als Satteldach
  - Profanbauten mit Putzfassaden im Kontrast zum Backstein der Kirchen, Klöster, Speicher, gotischen Giebel, der Stadtmauer mit ihren Toren
  - schlichte (Östliche und Nördliche Altstadt) bis reichhaltige (Kröpeliner Straße) Bauplastik

- Westabschnitt Kröpeliner Straße vom Universitätsplatz bis zum Kröpeliner Tor als Teil des City-Kerns

  - starke Prägung durch Kaufhausarchitektur mit großen Gebäudebreiten und höherem Fensteranteil in der Fassade

- Einkaufsbereiche – Passagen als Teil des City-Kerns

  - im Rostocker Stadtzentrum befindliche größere Einkaufszentren, die einzelne oder mehrere Grundstücke vereinen und quartierübergreifend eine hauptsächlich nach innen gerichtete Nutzungsstruktur favorisieren („Rostocker Hof“ und die „Jakobipassage“, „Kröpeliner Tor Center“)
  - eine Sonderstellung nimmt der „Hopfenmarkt“ ein, der Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen um einen offenen Hof mit hochwertiger Freiflächengestaltung versammelt (gleiches Prinzip versucht im Einkaufszentrum zwischen Breiter Straße und Eselföterstraße, allerdings konnte sich der offene Hof nicht behaupten)

- Bereiche des 1950er-Jahre-Wohnungsbaus der Nördlichen und Östlichen Altstadt

  - größere Gebäudebreiten (Wohnblöcke mit mindestens zwei Hauseingängen) und schlichtere Fassadengestaltung

- Bereich des 1980er-Jahre-Wohnungsbaus der Nördlichen Altstadt
  - größere Gebäudehöhen mit zumeist fünf Geschossen mit dominanter Giebelausbildung und sehr einprägsame, qualitätvolle und zu erhaltende Plattenbaufassaden mit interessanter Bauplastik
- Bereich der Wohnungs- und Geschäftsbauten der Langen Straße
  - sehr individuelle vier- bis sechsgeschossige, in Teilen zehn- bis elfgeschossige Bebauung mit großen Gebäudebreiten und Flachdächern sowie einer einprägsamen Architektursprache (Neogotische Elemente)

Vorstädte Kröpeliner-Tor-Vorstadt & Steintor-Vorstadt

Vor ca. 150 Jahren begann die Stadt Rostock mit der einsetzenden Industrialisierung in den Bereichen der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und der Steintor-Vorstadt über ihre bis dahin durch die Stadtmauern und die Wallanlagen fest gefügten Stadtgrenzen hinauszuwachsen.

Unmittelbar außerhalb der mittelalterlichen Wallanlagen entstanden in beiden Stadtteilen entlang vorhandener Wege, Straßen und Plätze (z. B. Doberaner Platz, Doberaner Straße und Wismarsche Straße, August-Bebel-Straße, Augustenstraße) zunächst offene, später in Quartierstrukturen fest gefügte Häuserquartiere.

Diese mehr zufälligen, aber sehr einprägsamen Raumstrukturen wurden zum Ende des 19. Jahrhunderts systematisch stadtplanerisch weiterentwickelt. Es entstanden die Rasterstruktur der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und die klare Ausrichtung der Steintor-Vorstadt auf den Hauptbahnhof.

Die Orientierung dieser neuen Stadtteile auf die Historische Altstadt und ihre Silhouette blieb prägendes städtebauliches Ansinnen. So entwickelte die Steintor-Vorstadt erst mit dem Bau des Wasserturmes ein eigenes Element der Stadtsilhouette.

Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt präsentierte sich Anfang des 20. Jahrhunderts wesentlich selbstbewusster mit zwei neuen Stadtkirchen, die die Altstadtsilhouette wohltuend ergänzten.

Klare und geschlossene Quartierstrukturen bildeten ebenso wie in der Altstadt ein Straßen- und Platzsystem, welches aber aufgrund veränderter funktioneller und gestalterischer Ansprüche wesentlich großzügiger dimensioniert war. Viele Straßen sind z. B. durch zusätzliche Grüngestaltung in Form von Alleebäumen und die Einordnung von Vorgärten bis heute aufgewertet.

Die sehr klaren und einheitlichen Bau- und Raumstrukturen wurden durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges besonders südlich der Altstadt stark beeinträchtigt. Der bürgerlich-kulturelle Repräsentationsbereich der Hansestadt um Rosengarten und Steintor mit dem Stadttheater erlitt durch Krieg und Nachkriegszeit eine fast vollständige Zerstörung.

Verkehrsbaumaßnahmen der 1970er Jahre auf der Achse Goetheplatz-Südring-Schröderplatz - Lange Straße mit dem daraus resultierenden Abriss der Christuskirche schwächten die gewachsene Raumstruktur und die Stadtsilhouette. Heute prägende Wohnbauten, wie das Hochhaus August-Bebel-Straße und das Studentenwohngebäude Am Vögenteich, heben sich gegen die vorhandenen Bebauungsstrukturen ab und nehmen Einfluss auf die Stadtsilhouette.

Wichtige Flächen um die August-Bebel-Straße, den Rosengarten und um den Schröderplatz sind zurzeit unbebaut und lassen Straßen-, Platz- und Grünräume in diesem Gürtel unmittelbar um die historische Altstadt verschwimmen.

Stadtgestalt

Diese Brüche in der Stadtstruktur sind wie ein Gürtel rund um die historische Altstadt gruppiert.

Besonderheiten Vorstädte

Die wichtigsten Merkmale des städtebaulichen Erscheinungsbildes der beiden unmittelbar an die historische Altstadt angrenzenden Vorstädte werden im Folgenden nochmals aufgezeigt.

- Kröpeliner-Tor-Vorstadt/Steintor-Vorstadt - Gemeinsamkeiten

  - sehr einheitliche Blockrandbebauung auf schmalen Grundstücksbreiten und kleinteilige Grundstücksstrukturen
  - Straßenweise bzw. gebietsbezogen zu beurteilende typische Geschossigkeit (überwiegend zwischen drei und vier Geschossen)
  - Traufständigkeit der Häuser, mögliche Betonung durch mehrgeschossige Erker und Balkone
  - zumeist mit Teerpappe gedecktes, flach geneigtes Satteldach auf Drempel, ansonsten Pultdach
  - Profanbauten mit Putzfassaden im Kontrast zum Backstein der öffentlichen Gebäude und großen Gewerbebauten
  - schlichte (Nebenstraßen) bis reichhaltige (Hauptstraßen, Plätze und Ecken) Bauplastik
  - gebietsprägend sind zumeist in geschlossener straßenbegleitender Bebauung stehende Vorstadthäuser überwiegend des 19. Jahrhunderts mit deutlich dominierender Wohnnutzung (in Teilen der Steintor-Vorstadt offene Bebauung, aber dicht nebeneinander stehend)

- Kröpeliner-Tor-Vorstadt/Steintor-Vorstadt - Unterschiede

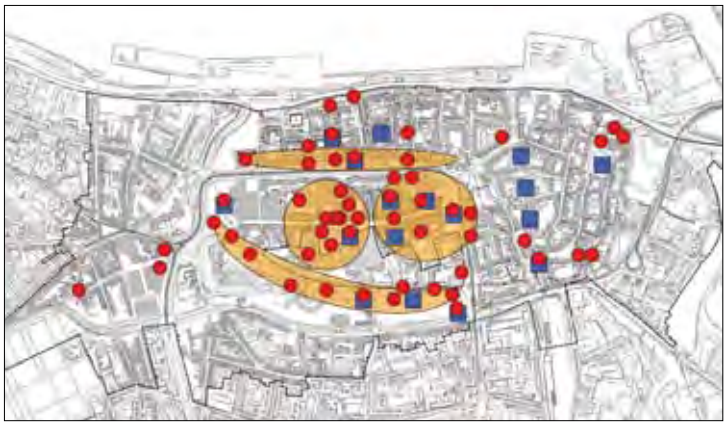
  - die gesamte Kröpeliner-Tor-Vorstadt ist im Durchschnitt höher als die Steintor-Vorstadt bebaut (Tendenz fünf Geschosse), mit ursprünglich intensiv gewerblich genutzten Innenhöfen
  - um den Doberaner Platz Steigerung der Fassadenplastik, der Bauhöhe und Umschwung zum stärker geneigten Ziegeldach
  - die gesamte Steintor-Vorstadt ist im Durchschnitt dreigeschossig bebaut und in Teilen in einer Villen-Struktur gegliedert, die Höfe sind stärker begrünt.

Qualitäten, aber auch Mängel und Brüche des Stadtbildes innerhalb des Sanierungsgebietes sind in der Karte der „Stadtbildanalyse“ dargestellt.

Brunnen & Kunstobjekte

Stadtbild prägend und Identität stiftend sind in Rostock öffentliche Brunnen und Kunstobjekte.

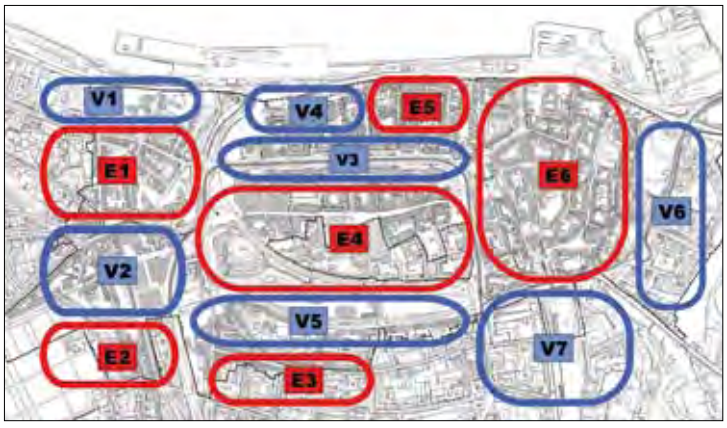
Sie konzentrieren sich vor allem innerhalb der historischen Altstadt. Im Interesse einer besseren Übersichtlichkeit sind diese Elemente in der nachfolgenden Karte dargestellt. In zwei Bereichen im unmittelbaren City-Kernbereich und entlang zweier Bewegungsachsen ist die Vielfalt dieser stadtbildprägenden Elemente besonders hoch.



Karte Analyse der vorhandenen Brunnen und Kunstobjekte

4.3.2. Erhaltungs- und Veränderungsbereiche

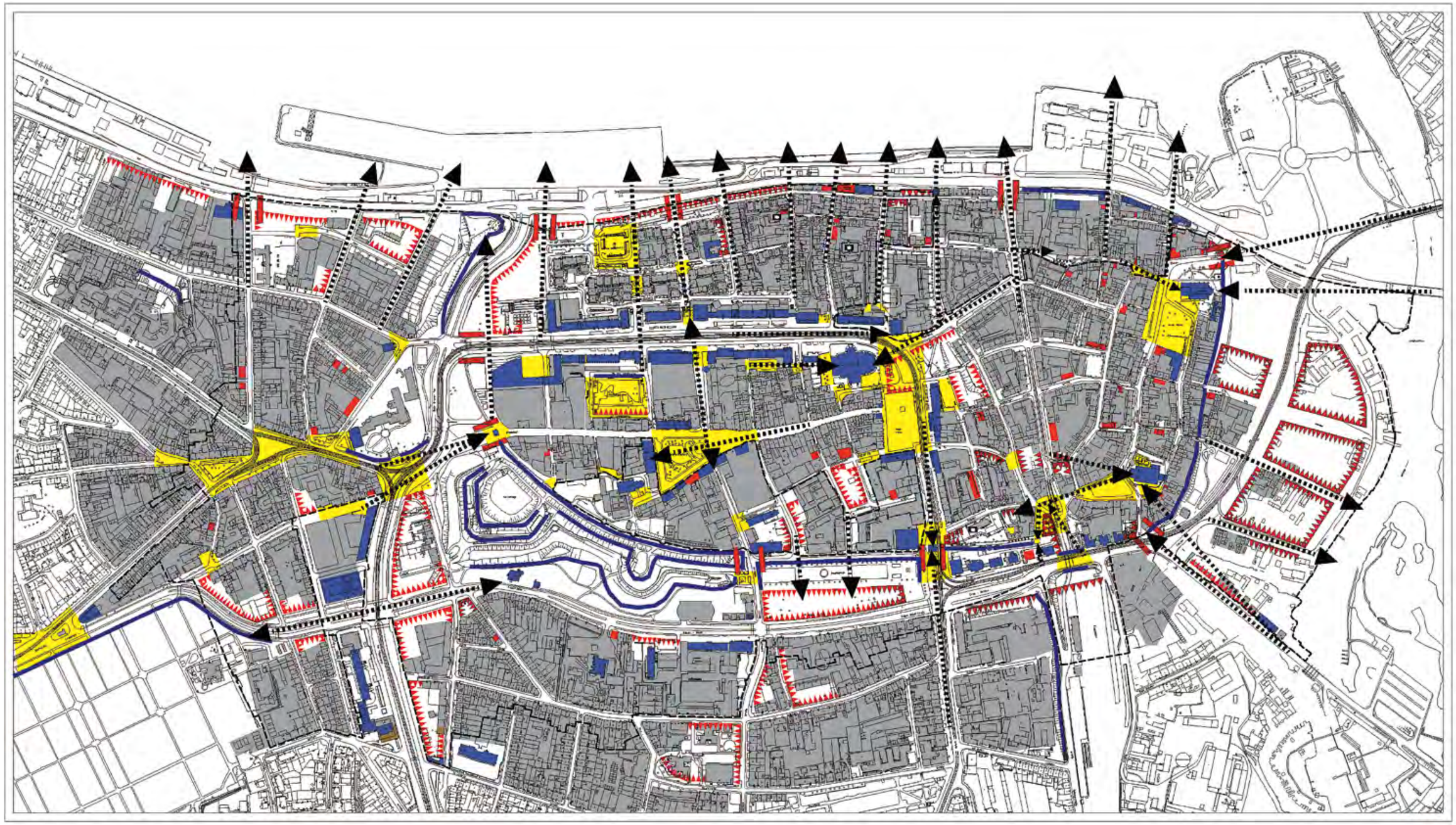
Ausgehend von der Entwicklungsgeschichte der Hansestadt Rostock haben vor allem die letzten Jahrzehnte zu einem massiven Umbruch in der Ausformung der Innenstadt geführt. In einem sehr kurzen Zeitraum sind durch innere und äußere Zwänge weit reichende Prozesse der Umgestaltung in Gang gesetzt worden. Vor allem durch die schweren Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges wurde die Einheit der historischen Altstadt schwer gestört. Flächenabbrüche der Nachkriegszeit fügten dem über Jahrhunderte gewachsenen Altstadtgefüge weitere Verluste zu. Starke Umstrukturierungsaktivitäten fanden im unmittelbaren Gürtel um die historische Altstadt statt.



Karte Analyse der Erhaltungs- und Veränderungsbereiche im Sanierungsgebiet

Trotzdem gelang es über alle Aufbauphasen hinweg, auf dem Gebiet der historischen Rostocker Altstadt und ihres unmittelbaren gebauten Umfeldes weitgehend wieder ein geschlossenes städtebauliches Ensemble zu formen.

KARTE STADTBILDANALYSE



LEGENDE

- QUARTIERBILDENDE BAUSTRUKTUREN
- BAULÜCKE, DEREN SCHLIEßUNG FÜR DAS QUARTIER STADTRÄUMLICH ERFORDERLICH IST
- GEBÄUDE MIT HERAUSRAGENDER STÄDTEBAULICHER, DENKMALPFLEGERISCHER, HÖHENWIRKSAMER BEDEUTUNG FÜR DAS ROSTOCKER STADTBILD
- STADTBILDPRÄGENDE PLATZRÄUME
- STADTBILDPRÄGENDE RAUMKANTEN ZUR ABGRENZUNG UND BETONUNG WICHTIGER STÄDTEBAULICHER ZUSAMMENHÄNGE
- FEHLENDE QUARTIERKANTE
- WICHTIGE SICHT- UND WEGEBEZIEHUNGEN ZU LANDSCHAFTLICH, TOPOGRAPHISCH UND ARCHITEKTONISCH BEDEUTSAMEN OBJEKTEN DER ROSTOCKER INNENSTADT
- STÄDTEBAULICH WICHTIGE TORSITUATIONEN

HANSESTADT ROSTOCK
Senatsbereich für Bau und Umwelt

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vogelsang 26, 18055 Rostock
Tel. (0381) 45607-0 Fax. (0381) 45607-41

RGS

Projekt: Sanierungsgebiet "STADTZENTRUM ROSTOCK" STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2008

Planinhalt: STADTBILDANALYSE

BÜRGERSCHAFTSBESCHLUSS NR: 0399/08-BV VOM 09.07.2008

Datum: JULI 2008 | Maßstab: 1 : 6700

Geschäftsführung | Abteilungsleiter: Gabi Fritz | Bearbeiter: Gabi Fritz

Stadtgestalt

Daraus abgeleitet kann man das Areal des Sanierungsgebietes orientierend an den Stadtstrukturen vor den Kriegszerstörungen der 40er Jahre des 20. Jahrhunderts in Bereiche überwiegenden Erhaltes und in Bereiche überwiegender Veränderung unterteilen. Jedes dieser Gebiete verfügt über charakteristische Gestaltungsprinzipien. In der Summe dieser verschiedenen Bereiche ergibt sich die Gesamtcharakteristik des Entwicklungsraumes „Sanierungsgebiet".

Erhaltungs-Bereiche

Erhaltungsbereiche sind durch den überwiegenden Bestand von überlieferten Baugruppen, Bauten und Anlagen sowie Freiräumen, die auf Grund ihrer Gesamtform, Stellung und äußeren Erscheinung von erheblicher räumlicher, architektonischer oder ortstypischer Bedeutung sind, gekennzeichnet. Die historische städtebauliche Struktur des Quartiers, des Straßenraumes und des Stadtteils sind erkennbar und in diesen gestalterischen Grenzen weiter entwickelbar.

Die **Östliche Altstadt (E6)** und der **Ostteil der Nördlichen Altstadt (E5)** sind geprägt durch eine kleinteilige Baustruktur (Baukörper und Grundstücksgröße), die sich entlang der engen historischen Straßen hinzieht. Baulücken sind in angemessener Art geschlossen worden, ohne das Ensemble in der Dimensionierung, Dachlandschaft und Geschlossenheit stärker zu beeinflussen. Auffällige Gebäude sind hauptsächlich funktionelle und gestalterische Solitäre, wie die Hochschule für Musik und Theater, die Villen entlang der Ernst-Barlach-Straße, aber auch die Stadtkirchen und die noch erhaltenen großen Speicherbauten.

Die Bauten der 1950er Jahre zwischen Koßfelderstraße, Grubenstraße und Altschmiedestraße fügen sich trotz einer teilweise wenig differenzierenden Block- und Zeilenbauweise in die Grundstruktur der Altstadt ein, da die Anordnung der Blöcke überwiegend Bezug auf die gewachsenen Quartierstrukturen nimmt.

Der Bereich um die **Kröpeliner Straße (E4)** hat aufgrund seiner stets vorhandenen sehr hohen Bedeutung als Haupteinkaufsstraße eine stetige architektonische Wandlung entsprechend dem Zeitgeschmack erfahren. Die städtebaulichen Prinzipien der Blockrandbebauung wurden aber geachtet und die Gebäude zum größten Teil maßstabsgerecht erneuert. Die zunehmende Verdichtung der Quartierinnenbereiche, die teilweise bis zur 100 %igen Überbauung auch mit Hauptnutzungen führt, ist dem stetig wachsenden Konsumtionsbedarf bei weitestgehend gleich bleibenden Grundstücksgrößen sowie den hohen Grundstückspreisen geschuldet. In Verbindung mit einer gut funktionierenden Erreichbarkeit des Stadtzentrums und einer hohen Qualität des Angebotes führte eine solche Entwicklung zu einer Stärkung der Innenstadt.

Die Vorstadtbereiche **Kröpeliner-Tor-Vorstadt (E1, E2)** und **Steintor-Vorstadt (E3)** sind in ihrer Gestalt durch die mit der beginnenden industriellen Entwicklung vor ca. 150 Jahren einsetzenden Bebauungsphase außerhalb der mittelalterlichen Stadtmauern bei damals klarer sozialer Trennung (Villenvorstadt, Arbeitervorstadt) geprägt und im Wesentlichen auch so erhalten geblieben. In den Kernbereichen dieser Stadtteile (Patriotischer Weg, Feldstraße, Augustenstraße), die sich unbeeinflusst von großen Verkehrsbaumaßnahmen oder großflächigen Gebäudeabrissen entwickeln konnten, sind die traditionellen Eigenheiten der Gründerzeitviertel erhalten und in entsprechend hoher Qualität innerhalb des Sanierungsgebietes festgeschrieben.

Veränderungs-Bereiche

Die sehr klaren und einheitlichen Bau- und Raumstrukturen wurden durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges besonders in Randzonen der Vorstadtbereiche **Kröpeliner-Tor-Vorstadt (V1, V2)** und **Steintor-Vorstadt (V5)** stark beeinträchtigt.

Auch nach 1990 erfolgten hier aufgrund funktioneller Erfordernisse zur weiteren Entwicklung der Rostocker Innenstadt zum zentralen kulturellen und kommerziellen Zentrum der Hansestadt Rostock die größten baulichen Veränderungen.

Die noch große Anzahl unbebauter Grundstücke dokumentiert, dass diese Umgestaltung der Altstadt noch nicht abgeschlossen ist. Entlang der Hauptverkehrsstraße L 22 an der Warnow existiert vor allem im westlichen Bereich der Innenstadt ein hoher Ergänzungsbedarf für die betroffenen Quartiere.

Städtebaulich schwierige Verkehrsbaumaßnahmen der 1970er Jahre auf der Achse Goetheplatz-Südring-Schröderplatz-Lange Straße mit dem daraus resultierenden Abriss ganzer Straßenzüge, schwächten die gewachsene Raumstruktur und veränderten sogar die Stadtsilhouette. Die heute prägenden Wohnbauten Hochhaus August-Bebel-Straße und Wohn- und Studentenwohnscheibe Am Vögenteich heben sich deutlich in Höhe und Baukörperdimension gegen die vorhandenen wesentlich kleinteiligeren Bebauungsstrukturen ab.

Für die geplante funktionelle Ergänzung des Stadtzentrums mit großflächigen Dienstleistungseinrichtungen, Hotels, Parkanlagen und Einzelhandelseinrichtungen wurden entlang der Straße Am Vögenteich nach 1990 weitere Flächenabbrüche getätigt. Die Dimensionierung, Nutzung und architektonische Formgebung der Bauten der letzten zehn Jahre unterscheiden sich hier grundsätzlich von der Kleinteiligkeit der überkommenen Bebauung und orientieren sich stärker am Maßstab der Bebauungen der 1970er Jahre.

Weitere große Straßenbaumaßnahmen, wie die Verbindungsstraße zwischen Saarplatz und Steintor sowie zwischen Schröderplatz und Warnowufer, die in der jüngeren Zeit zur verkehrlichen Entlastung des Stadtzentrums geplant und gebaut wurden, haben gleichfalls Gebäudeabrisse nach sich gezogen. Auch hier zeigten sich aufgrund neuer Erfordernisse an die Funktionalität und architektonischen Ansprüche neue Entwicklungen für die Innenstadt, die althergebrachte Quartier- und Baumassenstrukturen überformen und teilweise davon abrücken.

Im Bereich der Magistrale **Langen Straße (V3)** und der **Nördlichen Altstadt (V4)** wurden die Flächenabrisse der 1950er und 1970er Jahre durch die Bebauung in veränderter Dimensionierung und neuartiger Architektursprache ersetzt. Die Integration dieser überwiegend mit Wohnnutzung belegten Gebäude in die Ausgestaltung des Stadtzentrums ist insgesamt gelungen, bedarf aber weiterer struktureller und gestalterischer Ausformung.

Der ehemalige bürgerlich-kulturelle Repräsentationsbereich der Hansestadt um Rosengarten und Steintor mit dem Stadttheater erlitt durch Krieg und Nachkriegszeit eine fast vollständige Zerstörung. Die Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte gaben dem Bereich zwischen **Güterbahnhof (V7)** und Rosengarten eine stärkere gewerbliche Prägung bei einer architektonischen, inhaltlichen und städtebaulichen Neuorientierung.

Zurzeit ist hier sowie im Gebiet **„Östlich der Stadtmauer“ (V6)** wieder eine ähnliche Situation anzutreffen. Die Flächen sind weitestgehend frei geräumt und für eine städtebauliche Neuentwicklung dieses innerstädtischen Areals geeignet

4.3.3 Entwicklung Stadtgestalt 1998 – 2007

Da die Sanierungsziele zur Stadtgestalt 1998 differenziert formuliert worden sind, kann ein guter Überblick gegeben werden, wie sich die Stadtgestalt in den vergangenen zehn Jahren entwickelt hat.

Topographie

Die vorhandenen topographischen Gegebenheiten wurden an allen Veränderungs- bzw. Erhaltungsbereichen respektiert.

So passte sich die neu gebaute Verlängerung der August-Bebel-Straße über die Straße Am Vögenteich hinweg in die gegebene Hanglage ein und die angrenzenden Wallanlagen konnten noch deutlicher herausgearbeitet werden. Gleichzeitig konnte der Hafenbahntunnel gesichert und der westliche Walleingang stabilisiert werden.

Stadtgestalt

Mit der Renaturierung und Entschlammung des Wallgrabens wird ein prägendes Element der Walltopographie erhalten und aufgewertet.

Silhouette

Alle Bauvorhaben der letzten Jahre respektierten die gewachsene und geschützte Stadtsilhouette.

Bebauungs-Kante

Durch die Gestaltung der Eingangsbereiche und eine teilweise damit verbundene Verlängerung bzw. Betonung der Stadtmauerlinie, z. B. am Steintor und am ehemaligen Standort des Petritores, konnte die Bebauungskante der historischen Altstadt deutlicher herausgestellt werden.

Umfangreiche Sanierungen und Erneuerungen der Stadtmauer gab es in den letzten Jahren um die Östliche Altstadt. Abrisse von Gewerbebauten im Areal „Östlich der Stadtmauer" gaben einen unverstellten Blick auf die Kante der historischen Altstadt von Osten frei.
Zwischen Lange Straße und Kröpeliner Straße sowie Grubenstraße und Slüterstraße konnte die Altstadtkante durch Neubauten stabilisiert werden.

Grünraum-system

Sowohl im Bereich der Wallanlagen, als auch bei der Vernetzung des Grünraumsystems und einer stärkeren Entsiegelung und Begrünung der Innenhöfe gibt es sichtbare Erfolge, die im Abschnitt „Grünraumsystem" näher erläutert werden.

Stadträume

Innerhalb des Sanierungsgebietes gelang es, auch in den vergangenen Jahren die Straßentypik im Altstadtbereich durch die Beibehaltung der charakteristischen Dreiteilung in Gehweg/Fahrbahn/Gehweg und durch die Verwendung überkommender und zum großen Teil noch vorhandener Pflastermaterialien zu bewahren.
Gestalterische Zusammenhänge innerhalb eines Stadtteils konnten durch die großflächige Verwendung der Oberflächenmaterialien Klinker und Naturstein- bzw. Betonpflaster gestärkt werden.

Es erfolgte eine weitere Vernetzung der Straßenräume innerhalb der Altstadt, wie z. B. mit dem Durchgang Eselföterstraße, einer Verbindung der Faulen Grube zur Marienkirche, der Neugestaltung der Kleinen Faulen Straße, der neuen Straße Beim Wendentor, der westlichen Zochstraße und der Verbindung zwischen Molkenstraße und Fischbank.

Alle Gebäudeneubauten der vergangenen Jahre fügen sich in die vorgegebenen bzw. geplanten städtebaulichen Strukturen ein.

Bebauungs-Struktur

In den vergangenen Jahren wurde eine Vielzahl von Baulücken unter dem Gesichtspunkt der Wiederherstellung kompakter Quartierstrukturen geschlossen.

Mehrere Brachflächen konnten durch eine Errichtung von Neubauten, wie die OSPA, die Deutsche Med, das Parkhaus Doberaner Platz, die Jakobipassage, das Kröpeliner Tor Center, das Wohn- und Geschäftshaus Breite Straße 12-15, die Westseite des Alten Marktes, aber auch die Bebauung zwischen Am Vögenteich und Karlstraße beseitigt und diese Bereiche so wieder in die gewachsenen Stadtstrukturen integriert werden.

In größerem Umfang wurden auch Baulücken, wie am Alten Markt, in der Grubenstraße, in der Neuen Werderstraße oder im Friedhofsweg geschlossen.

Mit der Fertigstellung der neuen Verkehrsstraßen der Arnold-Bernhard-Straße oder aktuell der Verbindungsstraße vom Schröderplatz zum Warnowufer sind Voraussetzungen geschaffen, um neu entstandene Quartierkanten zu bebauen.

Hochbauliche Gestaltung

Die Ausformung der entstandenen Neubauten ist überwiegend im Rahmen der Quartierstrukturen und unter Beachtung und Respektierung des Erscheinungsbildes der Nachbarbebauung erfolgt.

Stadtgestalt

Für Solitärbauten wurden besondere Gestaltungsmöglichkeiten zugelassen, die z. B. mit der OSPA, der Deutschen Med, der Hochschule für Musik und Theater, dem Bürohaus Doberaner Straße 155, der Kröpeliner Straße 38/39 und der Volkshochschule eine konsequent moderne Architektursprache in die Innenstadt brachten und damit Zeichen setzten.

Trotz dieser positiven Bilanz gibt es bei den einzelnen Elementen der Stadtgestalt noch eine Reihe von Missständen, die bis heute die Stadtgestalt der Rostocker Innenstadt beeinträchtigen.

Missstände

Die zum Stadthafen fehlende deutliche Stadtkante der Nördlichen Altstadt wirkt sich immer noch nachteilig auf die **Stadtsilhouette** aus.

Bis heute geschädigt ist die **Baukante** am Standort des ehemaligen Petritores unterhalb der Petrikirche. Großflächig fehlen die Baukanten nach Norden zum Stadthafen. Ebenso fehlen sie entlang der Westseite der historischen Innenstadt zwischen der Straße Am Strande und der Langen Straße.

Dem **Grünsystem** innerhalb des Sanierungsgebietes fehlt im Südwesten unmittelbar außerhalb der Stadtmauer ein Abschnitt zwischen Steintor und der Straße Am Bagehl.
Rosengarten und Wallanlagen sind bis heute weitgehend unsaniert.
Es besteht zudem die Gefahr des weiteren Verlustes der gebietstypischen Vorgärten in den Straßen der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und Steintor-Vorstadt.

Das kleinteilige Platzsystem mit hohen Aufenthaltsqualitäten im City-Kernbereich ist an einigen Stellen noch lückenhaft und zeigt Handlungsbedarf bei den **Stadträumen**.
Das Fehlen der Nordseite des Neuen Marktes wirkt sich auf seine Platzfunktionen als kommunikativer Treffpunkt und Aufenthaltsbereich negativ aus.
An der Südseite des Jakobikirchplatzes fehlt eine stabile Platzkante.
Der Schröderplatz mit seiner ausschließlichen Verkehrsfunktion ist ohne eine gestalterisch-funktionelle Verbindungsfunktion für den Fußgänger zwischen Altstadt und Kröpeliner-Tor-Vorstadt.
Die baulich-optischen und funktionellen Verbindungen zum Stadthafen sind unzureichend.

Baulücken verschiedenster Größe und immer noch vorhandene Brachflächen beeinträchtigen die **Baustrukturen** und damit das Gesamterscheinungsbild der Innenstadt. Dies betrifft z. B. das Baufeld Fischerbastion, die Nordseite Neuer Markt, die Rosengarten-Südseite, das Baufeld Schröderstraße, das Baufeld Karlstraße, den Glatten Aal, Teile der Straßenrandbebauung an der Arnold-Bernhard-Straße und teilweise die Straßenrandbebauung an der Straße Am Strande.

Für klarere Orientierungen bei der **hochbaulichen Gestaltung** fehlen innerhalb von Teilen des Sanierungsgebietes differenziert formulierte Rahmenbedingungen zur Gestaltung von Neubauten und für die Sanierung des Gebäudebestandes.
Bisher sind keine Regelungen vorhanden, die nach Abschluss der Sanierung die erreichten Ziele sichern.

4.4 Denkmalpflege

4.4.1 Rechtsgrundlagen

DSchG M-V

Rechtsgrundlage der Denkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern ist das „Gesetz zur Pflege und zum Schutz der Denkmale im Land Mecklenburg-Vorpommern“ (DSchG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 06. Januar 1998 (zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.05.2006, GVOBl. M-V, S.194).

In diesem Gesetz (§ 2) sind in ihren Begriffen sowohl in Denkmallisten erfasste Baudenkmale als auch Denkmalbereiche, bewegliche Denkmale und Bodendenkmale definiert.

In § 7 sind alle genehmigungspflichtigen Vorhaben aufgezählt, die sich z. B. auch auf Veränderungen im Umfeld von Denkmalen beziehen.

Ebenso ist in den §§ 20–22 geregelt, dass die Erhaltung von Denkmalen gegenüber den Eigentümern mit Rechtsmitteln durchgesetzt werden kann.

4.4.2 Einzeldenkmale und Denkmalbereiche

Denkmal-bereiche

Innerhalb des Sanierungsgebietes gibt es sieben Denkmalbereiche, die durch Verordnungen der Hansestadt Rostock festgelegt worden sind:

- Denkmalbereich Burgwall
  (geschützter Straßenraum des 17. Jahrhunderts, im Kern spätes Mittelalter)
- Denkmalbereich Heiligengeisthof
  (geschützter Straßen- und Hofbereich der ehemaligen Hospitalshäuser, - speicher und -verwaltung)
- Denkmalbereich Kröpeliner Straße
  (geschützter Straßenraum, einschließlich Universitätsplatz und Klosterhof, im Kern vielfach Mittelalter)
- Denkmalbereich Lange Straße
  (geschützter Straßenraum als Hauptstraßenzug, errichtet ab 1953)
- Denkmalbereich Neuer Markt, Große Wasserstraße, Beginenberg
  (geschützte Platzanlage und Straßenräume, im Kern vielfach Mittelalter)
- Denkmalbereich Östliche Altstadt
  (geschützter städtebaulicher Raum, im Kern vielfach Mittelalter)
- Denkmalbereich Steintor-Vorstadt
  (geschützter Stadtgrundriss mit Straßennetz, Platzanlagen, Grün- und Freiräumen, Baufluchten und historischem Erscheinungsbild).

Damit ist der größte Teil der historischen Rostocker Altstadt durch Denkmalbereiche geschützt. Flächendeckend und somit in vollem Umfang liegt der denkmalpflegerische Bereichsschutz über der Steintor-Vorstadt.

Schutzgegenstand innerhalb der Denkmalbereiche ist die Sicherung des historischen Stadtkörpers in seinen äußeren Begrenzungen, seiner Quartierstruktur, der Erlebbarkeit historischer Straßenverläufe und der Erkennbarkeit traditioneller Grundstücksgrößen sowie das äußere Erscheinungsbild der Gebäude und baulichen Anlagen.

Durch die zerstückelten, kleinteiligen und nicht immer direkt aneinander grenzenden sieben Denkmalbereiche innerhalb des Areals der historischen Rostocker Altstadt sind verschiedene Bereiche des historischen Stadtkerns nicht ausreichend denkmalpflegerisch geschützt. Außerdem kann es zu einer Beeinträchtigung der Bewertung und ungleichen Behandlung von Baumaßnahmen führen, die nebeneinander liegen und denselben Sanierungszielen untergeordnet werden sollen.

Einzel-Denkmale

Rostock verfügt trotz vieler Verluste, vor allem durch Kriegszerstörungen, über einen umfangreichen Bestand an wertvollen Einzeldenkmalen.

Großartige mittelalterliche Stadtkirchen, Klosteranlagen, Rats- und Bürgerhäuser, gewaltige Speicherbauten in Backsteinbauweise, Wohnbauten und Villen bestimmen die Stadtlandschaft der Rostocker Innenstadt und werden eingegrenzt von den Stadtbefestigungsanlagen, die aus der Stadtmauer, den vorgelagerten Verteidigungsanlagen und den einzelnen Bereichen der Wallanlagen, wie der Fischerbastion und dem Rosengarten, bestehen.

Mit dieser Fülle an Einzeldenkmalen bietet Rostock erlebbare Stadtgeschichte von den Anfängen im Mittelalter bis in unsere heutige Zeit.

Innerhalb des Sanierungsgebietes, welches nicht vollständig die historische Rostocker Altstadt einschließt, gibt es ca. 210 Einzeldenkmale, wobei eine Ballung der Einzeldenkmale in und um die Kröpeliner Straße und um die Stadtkirchen auffällig ist.

Allerdings sind bis auf wenige Ausnahmen vor allem Gebäude unter Schutz gestellt, die vor 1945 gebaut wurden, obwohl die architektonischen Leistungen der 1950er bis 1980er Jahre, z. B. in der Langen Straße und der Kröpeliner Straße, inzwischen Denkmalwert erlangt haben.

4.4.3 Bodendenkmale

Das Stadtzentrum hat aufgrund seiner über 800 Jahre währenden Entwicklungsgeschichte für die Bodendenkmalpflege eine besondere Relevanz. So wurden seit 1993 ca. 65 Ausgrabungsarbeiten auf Flächen zwischen fünfzig und mehreren tausend Quadratmetern durchgeführt. Es sind im Verlaufe dieser wenigen Jahre Fundstücke in sechsstelliger Anzahl sichergestellt worden. Die Ergebnisse der Ausgrabungen sind in die Archäologische Landesausstellung 2005 „Archäologie unter dem Straßenpflaster. 15 Jahre Stadtarchäologie Mecklenburg-Vorpommern“ eingeflossen.

Zu den Ausgrabungen sind mehr als neunzig wissenschaftliche Aufsätze und Berichte erschienen.

KARTE DENKMALE

LEGENDE

- DENKMALBEREICHE
- EINZELDENKMALE
- VORHANDENE BEBAUUNG/ VORDERHÄUSER
- WASSERFLÄCHEN
- GRENZE SANIERUNGSGEBIET

HANSESTADT ROSTOCK
Senatsbereich für Bau und Umwelt

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vogelteich 26, 18055 Rostock
Tel. (0381) 45607-0 · Fax (0381) 45607-41

RGS

Projekt: Sanierungsgebiet "STADTZENTRUM ROSTOCK" STADTBAULICHER RAHMENPLAN 2008

Planinhalt: KARTE DER DENKMALOBJEKTE UND DENKMALBEREICHE

BÜRGERSCHAFTSBESCHLUSS NR. 0399/08-BV VOM 09.07.2008

Datum: JULI 2008 | Maßstab: 1 : 6100

Gezeichnet: | Abteilungsleiter: | Bearbeiter:

4.5 Stadtgrün

Sanierungsziel 1998

Aufbauend sowohl auf die Individualitäten der stadtgeschichtlichen Entwicklung als auch auf zeitgemäße Nutzungsanforderungen beinhaltet das Sanierungsziel zum Stadtgrün von 1998 als ein Unterziel zur Stadtgestalt den Ausbau und die Ergänzung der Wallanlagen und deren Wiederherstellung als geschlossenen Grünzug um die Altstadt. Außerdem wurden ein Erhalt und eine stärkere Vernetzung des öffentlichen Grünraumsystems und eine verstärkte Begrünung von Quartierinnenhöfen als Sanierungsziel formuliert.

4.5.1 Grünraumsystem und Grünverbund

Vor einer Analyse der Bestandssituation ist zunächst eine genauere auch geschichtliche Betrachtung der verschieden abgestuften Elemente des Grünraumsystems sinnvoll.

Grünraumsystem

Das Grünraumsystem einer über Jahrhunderte gewachsenen Stadt wie Rostock bestand und besteht aus vielen Einzelelementen verschiedenster Größe und stadträumlicher Bedeutung. Innerhalb der Stadtmauern gab es einen über Jahrhunderte entstandenen enormen Überbauungsgrad, da sich die Stadt über lange Zeit immer nur innerhalb ihrer schützenden Umfassungen entwickelte.

Geschichte

Größere Grünflächen existierten ausschließlich um die Stadtkirchen mit ihren Friedhöfen und in den Klostergärten. Der intensiven Überbauung innerhalb der Stadtmauern stand bis in das 18. Jahrhundert die offene und unverbaute oft landwirtschaftlich genutzte Landschaft vor den Toren der Stadt gegenüber.

Die Bereiche unmittelbar vor der Stadtbefestigung nutzte man oft als Garten- und Freizeitanlagen. Ab dem 19. Jahrhundert wurden diese Areale mit der beginnenden Industrialisierung und einem damit einhergehenden Bevölkerungswachstum zunehmend bebaut.

Damit lagen die Wallanlagen, die inzwischen ihre Schutzfunktion verloren hatten, nun innerhalb der Stadt. Die Umwandlung dieser Bereiche in hochwertig gestaltete öffentliche Grünanlagen mit allen damit verbundenen Veränderungen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts war eine logische Konsequenz.

Im Rahmen der Aufwertungen der öffentlichen städtischen Freiräume wurden damals auch öffentliche Platzflächen, wie z.B. der heutige Universitätsplatz, mit parkähnlichen Grünflächen umgestaltet.

Die seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht mehr genutzten Friedhöfe um die vier großen Stadtkirchen wandelte man ebenfalls in dieser Zeit in anspruchsvolle städtische Freianlagen um.

Analyse

Wichtigster Teil des Grünraumsystems sind die **Wallanlagen** mit einer Größe von 12 ha, die bis heute, wenn auch mit Fehlstellen, erhalten sind. Im Besonderen werden die Wallanlagen mit ihrem alten Baumbestand durch die Teufelskuhle, den Wallgraben und die Fischerbastion geprägt und haben hier ihre Ursprünglichkeit bewahren können. Im Gegensatz dazu gestaltete man den Rosengarten auf den verfüllten Wallanlagen im 19. Jahrhundert als öffentliche Ziergarten-Anlage völlig um.

Schrittweise entsteht wieder trotz der integrierten Medizinischen Einrichtungen der Universität die ebenfalls im 19. Jahrhundert gestaltete, an die Wallanlagen angrenzende öffentliche Grünanlage Schrödersruh. Der Lindenpark (ehemaliger Alter Friedhof) an der Westkante des Sanierungsgebietes ist in den vergangenen 20 Jahren als öffentliche Grünanlage mit einer Größe von 16,9 ha umgestaltet worden. Es handelt sich hier um einen denkmalgeschützten Park, ergänzt um den Jüdischen Friedhof mit einem sehr alten Baumbestand.

Stadtgrün



Karte Analyse Stadtgrün

- öffentlich wirksame Grünflächen mit gestalterischem Anspruch und Erholungswert
- Wasserflächen
- Fehlende Grünverbindungen im öffentlichem Raum
- Bereich der zu erhaltenden und zu aktivierenden Vorgärten
- 100% Versiegelung der Hofbereiche
- Hofbereiche optimal mit Gärten und Grünflächen gestaltet
- Hofbereiche in geringem Maße zusätzlich versiegelt
- Hofbereiche teilweise für Stellplätze und gewerbliche Nutzung versiegelt
- Hofbereiche überwiegend für Stellplätze und gewerbliche Nutzung versiegelt

Die **Grünflächen um die Stadtkirchen** St. Marien und St. Petri prägen nach wie vor das Stadtbild. Anstelle der kriegszerstörten Jakobikirche entstand in den letzten Jahren ein hochwertiger, modern gestalteter öffentlicher Freiraum.

Östlich der Stadtmauer und östlich des Gerber- und Fischerbruchs ist jenseits der Warnow die **offene, unverbaute Landschaft,** z.B. mit der Carbäkniederung, noch in Teilbereichen gegenwärtig.

Vorgärten und Straßenbäume, ursprünglich prägende Elemente der Vorstädte, sind oftmals im Zusammenklang mit weiterem Straßenbegleitgrün in einigen Straßen der Östlichen Altstadt und Nördlichen Altstadt, aber auch der Innenstadt durch Neugestaltung ganzer Quartiere nach den großen Kriegszerstörungen im Geschmack der damaligen Erbauungszeit ergänzt worden.

Viele **Quartierinnenhöfe** sind durch Baumaßnahmen der Nachkriegsjahre bzw. Entkernungen heute offener und damit auch grüner geworden, so dass sich der Anteil des individuellen Grüns in den Innenhöfen in den letzten Jahrzehnten wesentlich erhöht hat und damit auch die Wohnqualität in den Altstadtbereichen.

Grünverbund

Der Grünverbund, so wie er heute als Leitbild im Landschaftsplan, im Flächennutzungsplan und in den Leitlinien zur Stadtentwicklung beschrieben wird, ist Ergebnis der naturräumlichen Gegebenheiten, der historischen Stadtentwicklung und gezielter Grünflächenplanung.

Für Rostocks Innenstadt beinhaltet er ein flächendeckendes Freiraumkonzept und ist damit eine wesentliche Voraussetzung für die ökologische und soziale Stadtentwicklung sowie den Erhalt der naturräumlich unverwechselbaren gestalterischen Qualitäten des Stadtzentrums.

Der Grünverbund besteht aus einer übergeordneten Struktur von größeren natürlichen oder naturnahen Arealen, landschaftlich gestalteten Flächen und einer kleinräumigen Freiraumstruktur, wie wohnungsnahen Grünanlagen, Spielplätzen und Vorgärten. Wesentlich für den Grünverbund ist, dass alle Grün- und Freiflächen über Grünverbindungen, z. B. entlang öffentlicher Straßen, vernetzt werden.

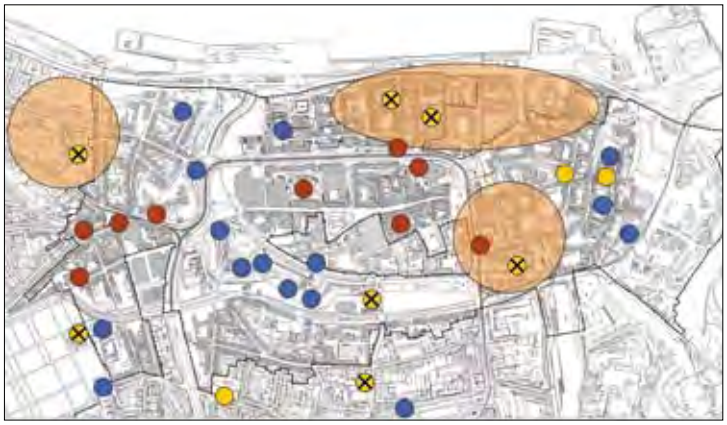
Der Grünverbund innerhalb des Sanierungsgebietes besteht aus folgenden Elementen:

- Wasserflächen
    - Fischergraben als Seitenarm der Unterwarnow
    - Wallgraben als künstlicher Wasserlauf der Stadtbefestigung
    - Teufelskuhle als künstliches Gewässer in der Stadtbefestigung
    - künstliche Brunnen und Wasserläufe (13 Stück)
- Parkanlagen
    - Wallanlagen als großflächige, naturnahe Grünanlage
    - Rosengarten als künstlich geformte Gartenanlage
    - Lindenpark als Grünanlage nach Umgestaltung eines ehemaligen Friedhofes
    - Jakobikirchplatz als künstlich geformte Grünanlage am Standort einer ehemaligen Stadtkirche
    - Universitätsplatz als gärtnerisch gestalteter Stadtplatz
    - Schrödersruh als künstlich geformte Gartenanlage des 19. Jahrhunderts
    - Grünanlagen an den Stadtkirchen und Klöstern
- kleinere verbindende öffentliche Grünflächen
    - kleinere Grünanlagen, wie am Vogelsang, Kleiner Katthagen, Park der Hochschule für Musik und Theater, Badstüberstraße, Nikolaikirche, Alter Markt und August-Bebel-Straße/Herrmannstraße und August-Bebel- Straße/Steintor
    - Vorgärten, wie in der Nördlichen Altstadt (Große und Kleine Mönchenstraße), in der Östlichen Altstadt vor den 50er Jahre-Wohnhäusern und der Ernst-Barlach-Straße, in der STV (Karlstraße, Augustenstraße), in der KTV (Luisenstraße, Zochstraße, Patriotischer Weg)
    - Spielplätze und Spielstationen
    - intensives Straßenbegleitgrün, wie z. B. in der Nördlichen Altstadt (Schnickmannstraße, Burgwall, Lagerstraße, An der Oberkante), im Stadtzentrum (Lange Straße, Breite Straße,Steinstraße), in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Teilbereiche Warnowufer/ Am Strande, Friedhofsweg, Arnold-Bernhard-Straße) und in der Steintor-Vorstadt (August-Bebel-Straße).

4.5.2 Spielanlagen

Eine bedarfsgerechte Versorgung mit Spielanlagen für Kinder und Jugendliche, die die unterschiedlichen Interessen der Altersgruppen berücksichtigt, bildet eine solide Basis für die Gestaltung einer kinderfreundlichen Innenstadt. Um dieses Ziel erreichen zu können, gibt es in Rostock eine Spielflächensatzung. Die Vorschriften zur Landesbauordnung M-V verweisen ebenfalls auf diese Problematik.

Die Analyse zeigt, dass innerhalb des Sanierungsgebietes vielfältige Angebote vorhanden sind, die Standorte aber noch zu ungleichmäßig und teilweise nicht altergerecht entwickelt wurden.



Karte Analyse Spielplätze

Die öffentlichen Spielplätze bzw. Spielstationen innerhalb des Sanierungsgebietes verteilen sich wie folgt auf die verschiedenen Innenstadtbereiche:

• Stadtzentrum	Klosterhof, Bei der Marienkirche, Jakobikirchplatz, Hopfenmarkt, Lange Straße
• Nördliche Altstadt	Grapengießerstraße
• Östliche Altstadt	Gerberbruch, Alter Markt, Steinstraße, Große Goldstraße
• Kröpeliner-Tor-Vorstadt	Arnold-Bernhard-Straße, Lindenpark, Doberaner Platz 3 x, Beim Grünen Tor, Bergstraße, Zochstraße
• Steintor-Vorstadt	August-Bebel-Straße 2 x, Wallanlagen 3 x

Die Spielanlagen sind überwiegend in gutem Zustand. Lediglich vier Anlagen sind sanierungsbedürftig. Der Spielplatz am Lindenpark ist zu klein.

In ihrer Zuordnung zu den einzelnen Bereichen des Sanierungsgebietes kann die Spielplatzsituation wie nachfolgend dargestellt beschrieben werden:

• Stadtzentrum	ausreichend Spielmöglichkeiten unter dem Aspekt einer nur geringen Anzahl dort wohnender Kinder und der nur sporadisch genutzten Spielstationen durch Besucherkinder
• Nördliche Altstadt	ausreichend Spielmöglichkeiten für bis Sechsjährige durch gut gestaltete Höfe der Wohnungsgesellschaften; keine ausreichenden Spielmöglichkeiten für Sieben - bis Zwölfjährige, keine ausreichenden Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche bis 18 Jahre
• Östliche Altstadt	ausreichend Spielmöglichkeiten für alle Altersgruppen, System wird ergänzt durch Spielplätze der beiden Kindergärten und der Schule, Bedarf an Kleinkinderspielplätzen für künftiges Wohngebiet „Östlich der Stadtmauer“
• Kröpeliner-Tor-Vorstadt	keine ausreichenden Spielmöglichkeiten für bis Sechsjährige, ausreichende Spielmöglichkeiten für Sieben- bis Zwölfjährige, Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche nur südlich der Doberaner Straße durch Lindenpark und Schulbereiche

- Steintor-Vorstadt — ausreichende Spielmöglichkeiten für bis Sechsjährige in den Höfen, ausreichende Spielmöglichkeiten für Sieben- bis Zwölfjährige, Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche vorhanden durch Nähe zu den Walanlagen, der Reiferbahn und dem sanierten Schulbereich St.- Georg-Straße

Wie in der Analysekarte ersichtlich ist, gibt es im Spielplatznetz der Nördlichen Altstadt, der nördlichen Kröpeliner-Tor-Vorstadt und im Bereich um den Neuen Markt noch Defizite.

4.5.3 Vorgärten und Stadtwohnungsgärten

Vorgärten

Der Vorgarten taucht im öffentlichen Stadtraum der Innenstadt in Rostock zum ersten Mal als geplantes gestalterisches Grundprinzip in den Gründerzeitstadtteilen der Steintor-Vorstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt auf.

Die historischen Vorgärten entstanden überwiegend zeitgleich mit den Gebäuden (Ende 19. bis Anfang 20. Jahrhundert) durch das Zurückverlegen der Baulinie der Häuser in die Grundstücke. Ihre Gestaltung als Ziergärten, ihre Baulichkeiten, Pflanzungen und Ausstattungen unterlagen jedoch im Verlauf der letzten hundert Jahre in stärkerem Maße gesellschaftlichen und zeitlichen Einflüssen. Je nach Charakter und ursprünglicher sozialer Struktur der einzelnen Wohnviertel reichen sie in ihrer historischen Anlage von grünen Baumstraßen über kleine, den Wohnhäusern vorgelagerte Vorgartenzonen bis hin zu den üppig bepflanzten und sorgfältig gestalteten Vorgärten der Villen. Sie sind ein entscheidender Faktor für die Urbanität und die Lebensqualität der Gründerzeitquartiere. Obwohl viele Straßenzüge noch in ihrer ursprünglichen Form und Schönheit erhalten sind, gefährden unsensible Umbauten oder Neugestaltungen der jüngeren Vergangenheit dieses wertvolle Erbe.

Neben ihrer Bedeutung für das Stadtbild und die städtebauliche Struktur hat die Gestaltung von Vorgärten und Höfen einen großen Einfluss auf die Wohnqualität und die Vermietbarkeit der Wohnungen in den Gründerzeitvierteln. Im Zusammenhang mit den Bemühungen der Stadt um eine Revitalisierung der das Stadtbild in hohem Maße prägenden Gründerzeitviertel kommt daher der Verbesserung des unmittelbaren Wohnumfelds auch in den Vorgärten und Höfen, wie auch dem Erhalt ihrer städtebaulichen Qualitäten eine besondere Bedeutung zu. Neue Nutzungsanforderungen (wie Pkw-Stellplätze, Mülltonnenstellplätze) müssen dabei sensibel mit den Erfordernissen des Schutzes und des Erhalts der historischen Bausubstanz und ihrer besonderen Gestaltqualitäten in Einklang gebracht werden.

Die Vorgärten der Gründerzeitstadtteile und der Einfluss der Gartenstadtbewegung des frühen 20. Jahrhunderts waren aber auch Vorbild für die großen innerstädtischen Wohnungsbaumaßnahmen in den 1950er und 1980er Jahren in der Östlichen und in der Nördlichen Altstadt.

Als Besonderheit befindet sich in Rostock ein Großteil der Vorgärten bis heute auf städtischem Grund und Boden, so dass zur Sicherung gestalterischer Ansprüche unter Umständen ein erweiterter Handlungsrahmen vorhanden ist.

Vorgartentypen

Es sind im Wesentlichen vier Typen von Vorgärten im Sanierungsgebiet zu unterscheiden:

Die kleinen Vorgärten der einfachen Mietshäuser haben eine Tiefe von 1,00 bis 5,00 m zwischen Gehweg und Gebäude (z. B. Feldstraße, Luisenstraße). Die Gebäude stehen in geschlossener Blockbebauung. Ein 1,5 bis 2,00 m breiter Steinweg führt entweder mittig oder seitlich angeordnet zum Haus. Er wird beidseitig gefasst von einem niedrigen Eisenzaun oder von der Bepflanzung. Größere Gehölze werden im Straßenraum wirksam. Straßenbäume sind in einzelnen Straßenzügen zusätzlich vorhanden.

Die großzügigen Vorgärten der Mietshäuser des gehobenen Bürgertums; diese stehen in Reihe oder als Doppelhäuser mit seitlichem Eingang (z. B. Patriotischer Weg, Ernst-Barlach-Straße), haben eine Tiefe vom Gebäude zur Grundstücksgrenze von 5,00 bis 8,00 m. Gärten diesen Typs bieten genügend Raum für schöne Anlagen mit kleinen Wegen, Blumenbeeten und Sitzgelegenheiten. Die üppige Gestaltung und das große Grün „quellen" häufig in den Straßenraum hinein. Das Gesamterscheinungsbild ist weiträumig und grün. Zusätzlich stehen häufig Straßenbäume an der Fahrbahnkante.

Die Vorgärten der 1950er Jahre weisen eine meist symmetrische Gestaltung mit fast ausschließlich dekorativem Charakter auf. Der gepflegte Rasen mit wenigen Stauden ist in den Vorgärten häufig das einzige Grün. Die Vorbereiche sind mit einer massiven, zwischen 1,00 bis 1,5 m hohen Hecke begrenzt. Sitzmöglichkeiten sind sparsam an der Gebäudewand eingeordnet.

Die Vorgärten vor den Plattenbauten in der Nördlichen Altstadt haben sehr unregelmäßige Formen, Tiefen zwischen 1,00 bis 4,00 m und uneinheitliche Bepflanzungen. Diese reichen von bodendeckenden Pflanzen und dichten Stauden bis zu wertvollen Rosenarrangements und saisonabhängigen Beetgestaltungen. Grundsätzlich gibt es keine Einfassungen der Vorgärten.

Stadtwohnungsgärten

Die Freiflächen in den Höfen der Innenstadtquartiere sind ein wichtiges Grundelement für die Schaffung guter Wohnverhältnisse. Vor allem gärtnerisch gestaltete Hofflächen erhöhen den Wohnwert eines Grundstückes im Stadtgebiet.

Die grünen Oasen der Stadt spenden Ruhe, sind Spiel- und Erholungsraum und schaffen Rückzugsbereiche für die dort lebenden Menschen. Die Gärten sind daneben auch häufig letzter innerstädtischer Lebensraum für Kleintiere und Vögel.

Die Stadtquartiere innerhalb des über viele Jahrhunderte gewachsenen und im Verlaufe der Entwicklung stark baulich verdichteten Altstadt- und Innenstadtgebietes der Stadt Rostock weisen bei der Einordnung von Grün in den privaten Quartierinnenhöfen einige Besonderheiten auf:

- Die überwiegend geringen Grundstücksgrößen führen zu einer sehr engen Nachbarschaft von Gebäuden und Pflanzen sowie von unterschiedlichen Ansprüchen der Nachbarn an die Nutzung der Freiflächen.

- Topographische Besonderheiten bedeuten starke Brüche innerhalb eines eng begrenzten Raumes, die häufig sofort zu unterschiedlichen Nutzungen führen.

- Die für Grüngestaltung genutzte Fläche innerhalb eines Hofes ist aufgrund der Nutzungsmischung starken Belastungen und häufigen Veränderungen unterworfen.

- Grün in den Höfen hat in den überwiegend mittelalterlich geprägten Stadträumen eine große Rolle gespielt im Gegensatz zu den engen, gepflasterten Straßen. Im Laufe der letzten Jahrzehnte ist durch die Industrialisierung und Motorisierung eine Zunahme des Versiegelungsgrades der Innenhöfe zu verzeichnen, ohne dass wesentlich mehr Grün in den Straßenraum gekommen ist.

- Der teilweise hohe Überbauungsgrad der Grundstücke sowie ein verändertes Umweltbewusstsein ließen in den letzten Jahren das Gründach als wichtige Maßnahme des Wiedereinzuges von Grün in den Innenhöfen an Bedeutung gewinnen.

Ebenfalls sind mit veränderten Ansprüchen an Wohn- und Lebensqualität an und vor Hoffassaden großzügige Balkone und Terrassen eingeordnet worden mit intensiver Kübelbepflanzung als Ausgleich zu fehlendem Grün.

- Sind keine rückwärtigen Grünflächen möglich, wird der Wunsch nach Verbindung mit der Natur vor das Haus getragen, in Form von kleinen, liebevoll gepflegten Vorgärten und, wenn die Fläche nicht reicht, durch Fassadenbegrünung. Fassadenbegrünung wird vor dem Haus zur Auflockerung des wenig gegliederten Straßenraumes verwendet und hinter dem Haus als Ergänzung anderer kleinteiliger Begrünungsmaßnahmen.

4.5.4 Entwicklung Stadtgrün 1998 - 2007

Von 1998 bis 2007 hat sich der Flächenanteil der Grünanlagen im Sanierungsgebiet kontinuierlich erhöht.

Die Sanierung der Wallanlagen kam ein gutes Stück voran. Zur August-Bebel-Straße konnten die Wallanlagen sogar wesentlich erweitert werden.

Mit dem Neubau der öffentlichen Grünfläche des Jakobikirchplatzes erhielt die Rostocker Innenstadt einen öffentlichen Grünraum höchster Qualität.

Die Freianlagen um die Hochschule für Musik und Theater wurden gestaltet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Der Grünverbund innerhalb des Sanierungsgebietes konnte durch eine Ausstattung mit Bäumen in wichtigen Straßen und Plätzen, wie der August-Bebel-Straße, der Arnold-Bernhard-Straße, der Langen Straße, der Steinstraße, der Breiten Straße, der Grubenstraße und des Doberaner Platzes gestärkt werden.

Zumeist in Eigenverantwortung der Grundstückseigentümer sind in den vergangenen Jahren mehrere große Wohninnenhöfe neu gestaltet worden.

Aber es gibt auch noch eine Reihe von Missständen.

Missstände

Das öffentliche Grünraumsystem entlang der historischen Stadtbefestigung weist sowohl an der West- als auch an der Ostkante der historischen Altstadt noch Lücken auf.

Mehrere öffentliche Grünanlagen, wie der Rosengarten, die südlichen Wallanlagen und die Grünflächen an der Fischerbastion, sind dringend sanierungsbedürftig und ungenügend mit Stadtmöblierung ausgestattet.

Das öffentliche Spielplatznetz innerhalb des Sanierungsgebietes ist in mehreren Teilbereichen noch lückenhaft.

Im Bereich der privaten Grün- und Freiflächen ist vor allem der Zustand der Vorgärten des Öfteren ungenügend. Bei einigen Altstadtquartieren ist der Versiegelungsgrad immer noch zu hoch und dementsprechend der Anteil der Begrünung zu gering.

4.6 Gebäudebestand

Maßnahme 1998

Eine der wichtigsten formulierten Maßnahmen in der 1. Rahmenplanfortschreibung von 1998 und damit auch aktuell ein wichtiger Aspekt für die Erfolgskontrolle des Sanierungsprozesses der vergangenen zehn Jahre war die qualitätvolle und zügige Sanierung des Gebäudebestandes und eine kontinuierliche und qualitativ hochwertige Schließung noch vorhandener Baulücken und unbebauter Flächen.

4.6.1 Baualter

Auf der Basis einer Baualteranalyse von 2005 ergibt sich ein guter Überblick über die baugeschichtlichen Entwicklungen innerhalb des Sanierungsgebietes.



Karte Analyse Baualter

Die Zusammenfassung der neun erfassten Baualtersgruppen in nur drei Zeitetappen in

- das „Alte Rostock“ bis 1945
- Wiederaufbauphase von 1946 bis 1989
- Sanierung und Ergänzung seit 1990

vermittelt in der Karte auf der nächsten Seite ein sehr anschauliches, zeitlich gestaffeltes Entwicklungsbild der Bebauung innerhalb des Sanierungsgebietes. Es wird deutlich erkennbar, wie verhältnismäßig gering heute der Flächenanteil der Baulichkeiten ist, die bis zur Kriegszerstörung 1942 bis 1945 das Erscheinungsbild der alten Hansestadt geprägt haben.

Areale mit einem hohen Anteil an bauhistorischer Substanz befinden sich innerhalb der Altstadt im Ostteil der Kröpeliner Straße, im Mittelbereich der Nördlichen Altstadt und in weiten Bereichen der Östlichen Altstadt.

Gebäudebestand



Karte Analyse Baualter (zeitlich komprimiert)

- das „Alte Rostock“ 1800 – 1945
- Wiederaufbauphase 1946 – 1989
- Sanierungsphase seit 1990
- Baulücken

Quartiere mit sehr geschlossener Ursprungsbebauung sind auch in der Steintor-Vorstadt und in weiten Teilen der Kröpeliner-Tor-Vorstadt erhalten.

vor 1945

Die ältesten und damit bauhistorisch wertvollsten Baustrukturen aus der Zeit vor 1945 sind heute im gesamten Sanierungsgebiet noch mit einem Anteil von ca. 64 % vertreten.

Die Wiederaufbauphase nach 1945 bis Ende der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts wird vor allem in und um die Lange Straße, innerhalb der westlichen und östlichen Bereiche der Nördlichen Altstadt und im Mittelbereich der Östlichen Altstadt erkennbar.

Größere Bauflächen aus dieser Zeit am Nordrand der Steintor-Vorstadt stehen im Zusammenhang mit dem Areal der ehemaligen Bezirksverwaltung der Staatssicherheit, aus größeren Lückenschließungen der 50er und 60er Jahre bzw. rudimentären Hochhausbebauungen der beginnenden 70er Jahre.

1946 – 1989

Der Anteil dieser Baualtersgruppe liegt bei etwa 14 %, nimmt aber aufgrund der großflächigeren Bebauung einen hohen Flächenanteil innerhalb des Sanierungsgebietes ein.

Neubauten nach 1990 entwickelten sich flächendeckend über das gesamte Sanierungsgebiet in kleineren und mittleren Baulücken. Viele Quartiere entstanden so nach 1990 in ihren stadthistorisch vorgegeben Strukturen und Raumkanten neu, wie z. B. an der Westseite des Alten Marktes, in der Pläterstraße und in der Eselföterstraße.



Verteilung der Objekte im Sanierungsgebiet nach dem Baualter in %

Aber es konnten auch völlig neue Quartiere, wie der Firmensitz der Ostseesparkasse, die Deutsche Med oder das Hotel Radisson SAS und die Kröpeliner-Tor-Passage an der Westkante der historischen Altstadt, entstehen.

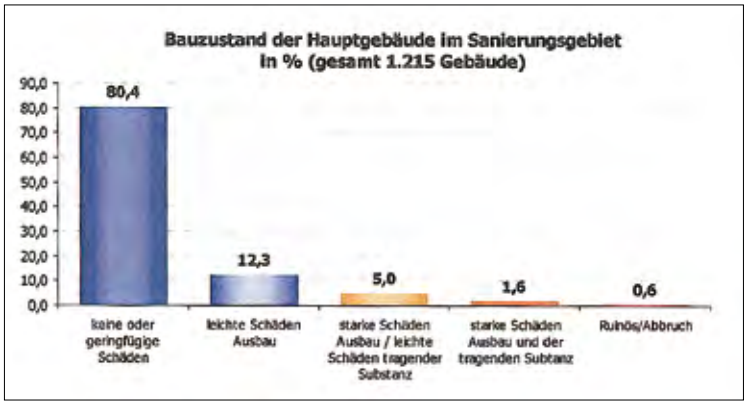
nach 1990

Der Anteil der Baualtersgruppe der letzten 18 Jahre liegt bei ca. 22 %.

Quantitativ ist seit 1993 aber auch ein geringfügiger Rückgang bei den Baualtersgruppen vor 1989 zu verzeichnen. Dies liegt zum einen an bauzustandsbedingten Abrissen, die sich gleichmäßig über das gesamte Sanierungsgebiet verteilen. Zum anderen gab es aber auch stadtstrukturell begründete Abbrüche, die durch notwendige Verkehrsbaumaßnahmen (z. B. in der August-Bebel-Straße), funktionelle Erfordernisse (z. B. Neubau Kaufhaus „C & A“, Steigenberger Hotel „Sonne“ und „Radisson SAS Hotel“) oder durch eine völlige Neustrukturierung eines Quartiers (z. B. in der Karlstraße), bedingt waren.

4.6.2 Bauzustand

Wie dem Diagramm über die aktuellen Bauzustände (2005) zu entnehmen ist, sind heute innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ etwa 93 % der Gebäude in einem sehr guten bzw. guten Zustand. 1993 lag dieser Anteil erst bei 52 % und 1997 bei 78 %.



Bauzustand der Hauptgebäude in %

Etwa 7 % der Bebauung, hier vor allem Gebäude aus der Zeit vor 1945, sind in schlechterem bis ruinösem Zustand. Diese Problemgebäude verteilen sich, wie in der Karte der Bauzustände erkennbar ist, gleichmäßig über das Sanierungsgebiet.

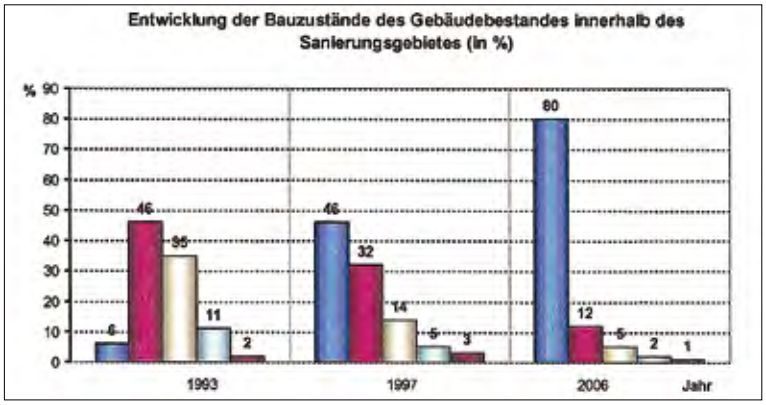
Der aktuelle Sanierungsstand zeigt, dass sich sowohl die privaten Hauseigentümer als auch die städtische Wohnungsgesellschaft und die Wohnungsbaugenossenschaften, oft mit finanzieller Unterstützung durch die Städtebauförderung, mit ernsthaftem Engagement um die Sanierung ihres Gebäudebestandes gekümmert haben.



Karte Analyse Bauzustand

- keine Schäden (1)
- geringfügige Schäden (2)
- starke Schäden Ausbau/leichte Schäden tragende Substanz (3)
- starke Schäden Ausbau/starke Schäden tragende Substanz (4)
- Ruine/Abbruch (5)
- Baulücken

Das folgende Balkendiagramm gibt einen anschaulichen Überblick über die positiven Entwicklungstendenzen beim Bauzustand.



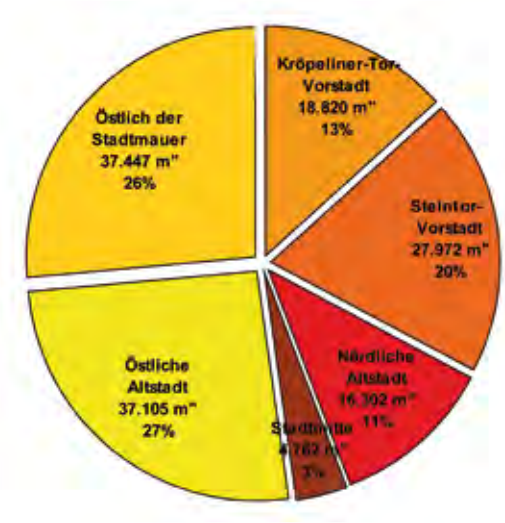
Entwicklung der Bauzustände des Gebäudebestandes von 1993 - 2006

4.6.3 Baulücken

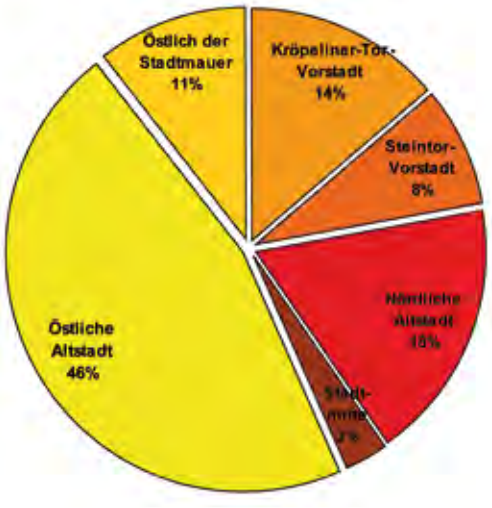
Seit den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges sind unbebaute Areale und Baulücken innerhalb der historischen Altstadt und ihres Umfeldes präsent. Auch die Wiederaufbauphase in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts konnte nicht alle Lücken schließen, zumal es unter den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen der DDR zu einem weiterem Verlust an bauhistorischer Substanz kam. Obwohl die Rostocker Innenstadt sich seit 1990 sehr dynamisch revitalisiert hat, nahm die Anzahl der Baulücken von 173 im Jahr 1993 auf 170 im Jahr 1997 zunächst nicht ab, da trotz einer erheblichen Anzahl an Neubauten wegen schlechten Bauzustandes und ausgelöst durch stadtplanerische Eingriffe in die Baustrukturen auch wieder neue Baulücken entstanden.

Im Jahr 2006 ist die Anzahl der Baulücken auf 122 gesunken.

Gebäudebestand



Flächengrößen der Baulücken verteilt auf die Innenstadtbezirke im Sanierungsgebiet



Anzahl der Baulücken verteilt auf die Innenstadtbezirke im Sanierungsgebiet

Die Östliche Altstadt weist statistisch den höchsten Anteil an Baulücken auf. In der Flächenbilanz der Baulücken (siehe Kreisdiagramme) ragt sie hingegen nicht hervor, da es innerhalb dieses Stadtteils zwar sehr viele, aber dafür überwiegend kleine Baulücken gibt.

Im Stadtbild, aber auch im Funktionsgefüge der Innenstadt stellen die vielen Baulücken, vor allem in der Östlichen Altstadt, in der Steintor-Vorstadt und in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt inzwischen ein ernsthaftes, dringend zu lösendes Problem dar.

Missstände Gebäude-bestand

Noch 7,2 % des Gebäudebestandes innerhalb des Sanierungsgebietes sind in schlechtem Zustand. 0.6 % davon sind Ruinen und damit akut abrissgefährdet.

Etwa 120 noch immer vorhandene Baulücken von teilweise erheblicher Größe wirken sich sehr nachteilig auf die Stadtraumstrukturen und das Nutzungsgefüge im Sanierungsgebiet aus.

4.7 Nutzung

Sanierungsziel 1998

Das 1998 gestellte Sanierungsziel für die Entwicklung der Nutzungen im Sanierungsgebiet war die Stabilisierung und Entwicklung der Innenstadt mit ihrem City-Kernbereich als vitaler Standort von Handel, Dienstleistungen und Handwerk, öffentlicher Verwaltung und Büronutzungen, Bildungseinrichtungen, von Kultur, Freizeiteinrichtungen, Tourismus, Gastronomie und des Wohnens in belebender Nutzungsmischung.

Wie schon bei der Stadtgestalt, gab es 1998 auch bei der Nutzung erläuternde Sanierungsunterziele, die auf die verschiedenen Nutzungsarten Bezug nahmen.

Historische Nutzungsentwicklung

Die fast 800jährige Geschichte der Stadt Rostock war auch ständig eine Geschichte von Entwicklungen und Veränderungen von Nutzungsarten. In diesem Prozess musste und konnte der Stadtorganismus der Stadt Rostock aber auch immer seine große Flexibilität beweisen.

Im späten Mittelalter hatte sich innerhalb der historischen Hansestadt eine klar definierte Nutzungsstruktur herausgebildet, die sich aus den Erfordernissen des Stadtlebens, aber auch der Lage der einzelnen Stadtteile im Gesamtgefüge und zum Wasser und zu den wichtigen Verkehrswegen ergab. So konzentrierte sich z. B. Handwerk stärker im Osten, die hafenorientierten Gewerbe im Norden zum Stadthafen und das städtische Patriziat in der Mittelstadt. Der Neue Markt war immer der zentrale Handels- und Verkaufsbereich. Diese Funktion weitete sich erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit dem Bau erster Kaufhäuser in die Kröpeliner Straße aus und bewirkte dort einen langsamen Wandel dieses Straßenzuges zu einer Einkaufsstraße. Alle gewerblichen Nutzungen waren immer direkt mit dem Wohnen kombiniert.

Seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert setzte sich das Wohnen in den nördlichen und östlichen Bereichen der Altstadt stärker durch. Gewerbliche Nutzungen, wie z. B. auch die Lagerwirtschaft, verlagerten sich stärker in die Außenbereiche vor die Stadtmauern.

Der Wiederaufbau nach 1945 verstärkte den Wohncharakter innerhalb der Altstadt.

Mit dem Aufbau der Langen Straße in den 1950er Jahren und auch mit der Neubebauung großer Teile der Nördlichen Altstadt in den 1980er Jahren wurden ergänzend Gewerbeflächen geschaffen, die aber nicht den flächenmäßigen Erfordernissen an den Zentrumsbereich einer Stadt von etwa 250.000 Einwohnern entsprachen.

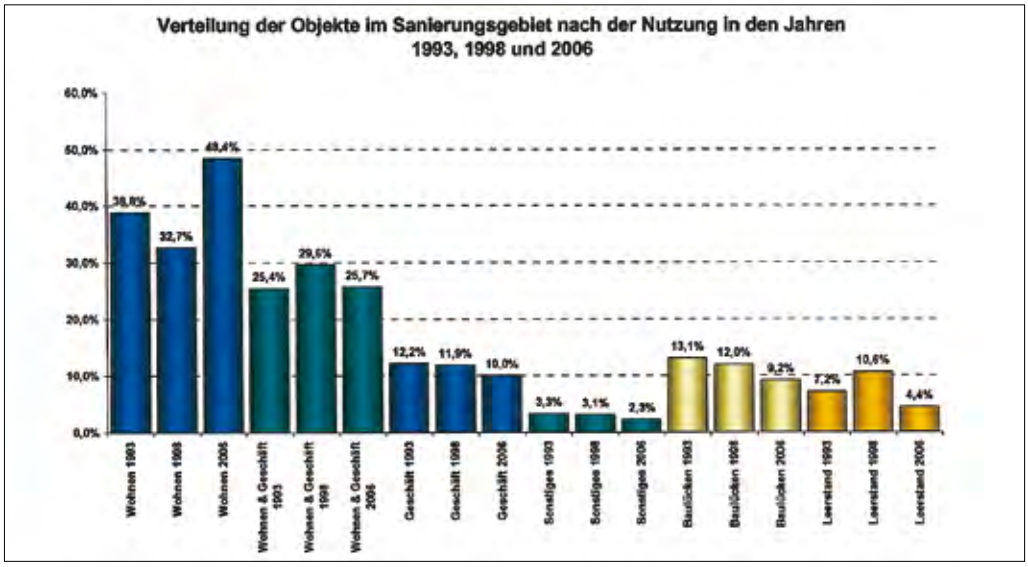
4.7.1 Nutzungsentwicklung und Nutzungsverteilung

Nutzungsentwicklung

Fasst man die in der Analyse 2005/2006 erhobenen Objektdaten zur Nutzung in den Nutzungskategorien

- Wohnhaus
- Wohn- und Geschäftshaus
- Geschäftshaus
- Sonstige (wie Universität, Stadtverwaltung, Kirchen)
- Baulücken

zusammen und vergleicht sie mit den Daten der bisherigen Rahmenplanungen der Jahre 1993 und 1998, ergeben sich interessante Entwicklungstendenzen.



Verteilung der Objekte im Sanierungsgebiet nach der Nutzung In den Jahren 1993, 1998 und 2006

Zu Beginn der 1990er Jahre kam es zunächst wegen eines sehr hohen Bedarfs an Gewerbe- und Büroflächen zu einer starken Fremdnutzung von Wohnungen. Dadurch ging bis 1998 der Anteil der reinen Wohnhäuser zugunsten der Wohn- und Geschäftshäuser zurück. Bis 2006 sank der Anteil der Wohn- und Geschäftshäuser durch einen Rückgang der Übernutzung und Fremdnutzung quantitativ wieder auf das Niveau von 1993 ab.

Der Objektanteil der Wohnhäuser stieg hingegen auf aktuell fast 50 % an. Dies spricht eindeutig für den attraktiven Wohnstandort „Innenstadt".

Die statistische Anzahl der reinen Geschäftshäuser hat sich seit 1993 quantitativ stetig leicht reduziert. Dabei hat sich das Flächenangebot durch die Etablierung von großflächigen Einzelhandelsfrequenzbringern, wie z. B. Rostocker Hof, Galeria Kaufhof, Peek & Cloppenburg, C & A und Jakobipassage aber erhöht.

Die schwache, aber stete Abnahme der sonstigen Nutzungen wie Universität, Schulen, Kirchen und kirchliche Einrichtungen, städtische und Landesverwaltungen ist überwiegend auf Konzentrationsprozesse an wenigen Standorten zurückzuführen.

Leerstand

Beachtenswert an dieser Statistik ist auch die Entwicklung des Leerstandes: Trotz zumeist schlechten Bauzustandes war der Leerstand mit 7,2 % zu Beginn der 1990er-Jahre um über 3 % geringer als 1998 mit 10,6 %. Anfang der 1990er-Jahre gab es einen hohen Nutzungsdruck auch auf schlecht ausgestattete und in schlechtem Bauzustand befindliche Gebäude.

Da um 1998 eine bauliche und funktionelle Etablierungsphase begonnen hatte, standen viele Gebäude leer, weil sie gerade saniert wurden oder werden sollten. Außerdem begann Ende der 1990er Jahre ein selektiver Prozess, in welchem Gebäude mit schlechten Nutzungsbedingungen nicht mehr so gut vermietbar waren.

Aktuell (2006) liegt die Leerstandsquote bei 4,1 %. Erst über die Differenzierung des Leerstandes in

- Leerstand durch ruinösen Zustand
- Leerstand wegen Sanierung
- Leerstand aufgrund Neubau
- strukturellen Leerstand
- sonstigen Leerstand

Nutzung

ist eine objektive Beurteilung des Problems möglich. Dann wird erkennbar, das lediglich ruinöser Gebäudezustand bzw. struktureller Leerstand substanzielle Probleme darstellen, die im städtebaulich-funktionellen Gesamtzusammenhang gelöst werden müssen. Dieser Anteil liegt bei unter 1 %.

Struktureller Leerstand ist z. B. in der Strandstraße zwischen dem Mönchentor und der Grubenstraße wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der L 22 und der sehr dicht an der Straße stehenden Häuser anzutreffen.

Nutzungs-Verteilung

Kein Bereich innerhalb des Sanierungsgebietes hat seit 1993 seinen Nutzungscharakter grundsätzlich gewandelt. Vielmehr konnten die einzelnen Teilbereiche auch in Übereinstimmung mit den ihnen im Funktionsgefüge der Innenstadt zukommenden Aufgaben ihre Individualitäten ausprägen, ohne die eine oder andere Nutzungskategorie vollständig zu verdrängen.

Anhand der Karte „Nutzungskategorien“ erhält man einen aktuellen Überblick über Konzentrationsbereiche von Gewerbe bzw. Wohnnutzung innerhalb des Sanierungsgebietes.



Karte Analyse der Nutzungsverteilung

- Geschäftshaus
- Wohn- und Geschäftshaus
- Wohnhaus
- Sonstige Nutzung
- Baulücken

Reine Geschäftshäuser befinden sich vor allem im City-Kernbereich um Kröpeliner und Lange Straße und um den Neuen Markt.



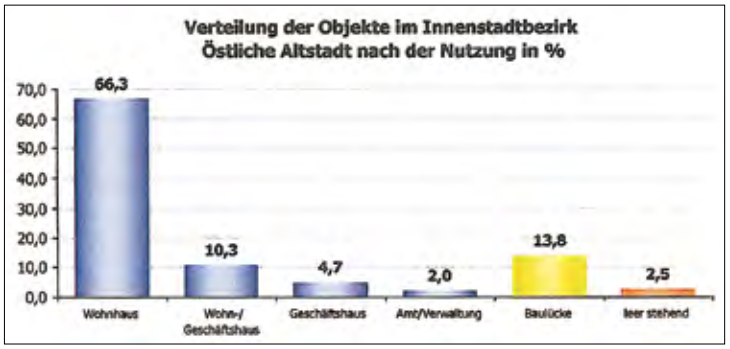
Verteilung der Objekte in der Stadtmitte nach der Nutzung in %

Nutzung

So liegt im City-Kernbereich um die Kröpeliner Straße der Anteil der Geschäftshäuser bei fast 50%. Ergänzende rein gewerbliche Flächen gibt es um den Rosengarten und beidseitig der Straße Am Vögenteich. Diese Areale wiederum ergänzen sich mit Wohn- und Geschäftshäusern. Reine Wohnhäuser sind eher selten.

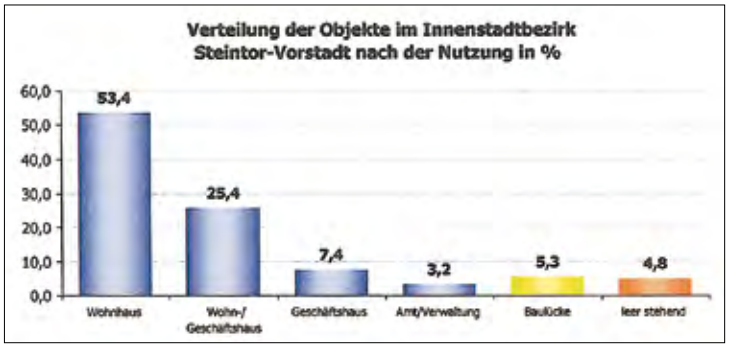
Konzentrationsbereiche von Wohn- und Geschäftshäusern gibt es um den Doberaner Platz bis in die Wismarsche Straße in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und im Mittelbereich der Nördlichen Altstadt.

Das Sanierungsgebiet ist ansonsten überwiegend durch eine Mischung von Wohn- und Geschäftshäusern mit reinen Wohnhäusern geprägt. Lediglich in einigen Straßenzügen der Kröpeliner-Tor-Vorstadt, der Steintor-Vorstadt, der Nördlichen bzw. der Östlichen Altstadt findet sich eine reine Wohnnutzung.



Verteilung der Objekte in der Östlichen Altstadt nach der Nutzung in %

Den höchsten Anteil an Wohnnutzung hat die Östliche Altstadt mit 66,3%.



Verteilung der Objekte in der Steintor-Vorstadt nach der Nutzung in %

Ausgehend vom ursprünglich fast vollständigen Wohncharakter folgt mit dem zweithöchsten Wohnhausanteil von 53,4 % die Steintor-Vorstadt.

Auch die Kröpeliner-Tor-Vorstadt hat trotz einiger gewerblicher Konzentrationsbereiche noch einen Wohnhausanteil von 47,5 %.



Verteilung der Objekte in der KTV nach ihrer Nutzung in %

Nutzung



Verteilung der Objekte in der Nördlichen Altstadt nach ihrer Nutzung in %

Sehr ausgeglichen ist das Verhältnis zwischen Wohnhäusern und Wohn- und Geschäftshäusern in der Nördlichen Altstadt.

Erdgeschoss-Zonen

Für die Funktionsfähigkeit eines City-Kernbereiches ist die Entwicklung von zusammenhängenden gewerblich genutzten Erdgeschosszonen wichtig. Deshalb wurde eine Erfassung der Gewerbe-Erdgeschosslagen in den einzelnen Stadtteilen durchgeführt.

Mit fast 94 % sind die Erdgeschosslagen in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und in der Stadtmitte fast vollflächig gewerblich genutzt. Aber selbst die Steintor-Vorstadt mit dem geringsten Gewerbeflächenanteil im Erdgeschoss liegt immer noch bei über 65 %. Hier dehnt sich die Nutzung durch freie Berufe und Dienstleister auch stark in die oberen Etagen aus

Hingegen ist der Anteil der Wohnnutzung in den Erdgeschosszonen im gesamten Sanierungsgebiet sehr gering. Den höchsten Wert erreicht die Östliche Altstadt mit knapp 19 %.



Anteil der Wohneinheiten im Erdgeschoss am Gesamtbestand

Analyse verschiedener Nutzungsarten

Ergänzend zur Erfassung und Beurteilung der Nutzungskategorien werden nachfolgend weitere wichtige Nutzungsarten mit ihren Entwicklungstendenzen der vergangenen Jahre beurteilt.

- **Büronutzungen/städtische Verwaltung**

Nach teilweise zu hohen Erwartungen an die notwendige Menge großflächiger Büronutzungen zu Beginn der 1990er Jahre hat sich die Entwicklung in diesem Sektor normalisiert. Neben Bürobauten für konkrete Nutzer, wie AOK, Grundbuchamt, Banken oder Institutionen, gibt es auf dem freien Markt ein gutes und offensichtlich weitgehend ausreichendes Angebot verschiedener Flächengröße und Ausstattung.

Eine Konzentration größerer und großer Büroflächen auch für überörtliche Nutzer gibt es entlang der großen Verkehrsadern in der Innenstadt, L 22, Verbindungsstraße Saarplatz-Steintor und im City-Kernbereich.

In den letzten Jahren hat ein Verdrängungsprozess älterer Gewerbeeinheiten zugunsten neuer, moderner und flexibler Büros eingesetzt. Weiterhin gut vermietbar sind auch kleine Flächen für freie Berufe.

Standorte der öffentlichen Einrichtungen der Landesbehörden und der städtischen Verwaltung konnten sich z. B. zwischen Neuem Markt und Steintor zentralisieren und stabilisieren. Die Gebäude der Verwaltungen sind weitestgehend saniert. Bisher nicht in allen Teilen abgeschlossen ist die Sanierung des Rathauses am Neuen Markt.

Alle Büronutzungen fügen sich in den Nutzungsmix der Innenstadt ein und führten nicht zu negativ wirkenden Verdrängungen der Wohnnutzung.

- **Universität/Bildung/Kliniken**

Die **Universität** investierte in den vergangenen Jahren erheblich auch in ihre innerstädtischen Standorte. Vor allem am Universitätsplatz konnte das repräsentative Areal mit vielen bauhistorisch wertvollen Gebäuden stabilisiert werden. Hier setzt die Universität Rostock sowohl baulich als auch funktionell positive Akzente und trägt als ein wichtiger Standortfaktor zu einer Belebung der Innenstadt bei. Nach wie vor existiert an der Südseite des Universitätsplatzes auf universitärem Gelände eine Baulücke.

Andere Gebäudekomplexe der Universität im südlichen Randbereich der Altstadt und in den Vorstädten sind zum Teil noch unsaniert. Hier sind im Rahmen des Universitäts-Entwicklungskonzeptes noch nicht zu allen innerstädtischen Standorten abschließende Entscheidungen getroffen.

Wahrscheinlich ist, dass einige Streustandorte der Universität kurz- bis mittelfristig aufgegeben werden, etwa die Hautklinik an der Augustenstraße und die Gebäude am Schröderplatz/Ecke Friedhofsweg. Langfristig stabil bleiben sollen der zentrale Bereich am Universitätsplatz, das Hochhaus August-Bebel-Straße, die Anatomie (Vorklinische Institute) und die Wismarsche Straße 8 mit dem Internationalen Begegnungszentrum (IBZ).

Vom starken Wandel in der **Schullandschaft** Rostocks war in den vergangenen Jahren auch das Stadtzentrum betroffen. Die Jenaplan-Schule an der Friedrichstraße wurde verlagert und soll nach abgeschlossener Gebäudesanierung in der Lindenstraße einziehen, die große Stadtschule nahm bis vor kurzem das Innerstädtische Gymnasium auf und muss nun nach dem Umzug der Schüler zum Goetheplatz einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Stabil sind die Schule am Alten Markt mit dem Sprachheilförderzentrum und die Walldorfschule am Lindenpark sowie die St.-Georg-Schule. Der Sprachheilschule am Alten Markt fehlt eine Sporthalle.

Erkennbar ist hier wie auch im Bereich der Kinderbetreuung, dass durch die höhere Mobilität und Spezialisierung der Einrichtungen, wegen der guten Erreichbarkeit insbesondere durch den ÖPNV, aber auch durch die große Zahl der Arbeitsplätze der Eltern das Stadtzentrum für pädagogische Nutzungen ein überproportional wichtiger Standort ist.

Insbesondere bei den **Kindertagesstätten**, von denen es zurzeit vier Stück innerhalb des Sanierungsgebietes gibt, ist der Bedarf nach wie vor größer als das Angebot.

Nutzung

- **Kultur/Museen**

Die Entwicklungstendenzen und damit verbunden die Wirkungen der städtischen **Museen** können aufgrund eines seit längerem in der Diskussion befindlichen, aber noch nicht abgeschlossenen gesamtstädtischen Museumskonzeptes nicht ausschließlich positiv bewertet werden.

Die für die großen musealen Bestände der Hansestadt sowieso wenigen und oft kleinen Museen sind nur noch teilweise erlebbar (Schifffahrtsmuseum) oder vollständig aufgegeben (Kröpeliner Tor). Einzig das Kulturhistorische Museum im Kloster zum Heiligen Kreuz wurde teilweise saniert, weiterentwickelt und konnte durch optimierte Ausstellungsmöglichkeiten seine Ausstrahlung verbessern.

Insgesamt gibt es bei der Entwicklung der Museumslandschaft auch innerhalb des Sanierungsgebietes noch einen erheblichen Entwicklungsbedarf.

Die Verwirklichung des vor über zehn Jahren von der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock beschlossenen Neubaus des Theaters steht nach wie vor aus. Auch der Barocksaal kann noch nicht seinem Anspruch und seinen Möglichkeiten entsprechend genutzt werden.

Derzeit wird Rostock in diesem Bereich seiner Aufgabe als Oberzentrum nicht ausreichend gerecht.

In der Kulturlandschaft innerhalb des Sanierungsgebietes hat sich dennoch Einiges bewegt.

Die **Nikolaikirche** als Konzertkirche etablierte sich als ein wichtiger kultureller Kristallisationspunkt. Die positive Wirkung der Stadtkirchen für das geistige und kulturelle städtische Leben ist unbestritten.

Das **Theater im Stadthafen** hat sich mit seinem Standort in unmittelbarer Nähe des Sanierungsgebietes im Stadthafen eine feste Position im kulturellen Leben erarbeitet. Die Verbindung der Innenstadt zum Stadthafen wurde auch mit dem benachbarten „Kulturraumschiff Stubnitz“ gestärkt.

Der größte Erfolg für die Innenstadt in den vergangen Jahren war zweifellos die Eröffnung der **Hochschule für Musik und Theater** (HMT) im ehemaligen St. Katharinenstift in der Östlichen Altstadt. Der Neubau im ehemaligen Franziskanerkloster zum neuen Hochschulstandort war ein architektonisches und funktionell für die Innenstadt außerordentlich wichtiges Projekt.

Die **Kunstschule** als alternativer Kulturträger ist wegen Raumknappheit und schlechten Bauzustandes aus ihrem bisherigen Domizil an den ehemaligen Schulstandort in die Friedrichstraße 23 umgezogen. Wenn die Kunstschule an diesem Standort verbleiben soll, den sie gemeinsam mit anderen freien Trägern der Kulturszene, wie dem Institut für neue Medien nutzt, muss das Gebäude saniert werden.

Die **Geschichtswerkstatt** im Kröpeliner Tor ist dabei, sich als weitere Institution zu etablieren. Die **Volkshochschule** am Alten Markt bietet hier und an anderen Veranstaltungsorten ein ständig wachsendes Kursprogramm.

Die **Stadtbibliothek** hat sich an der Kröpeliner Straße stabilisiert, auch wenn das Angebot und die Räumlichkeiten für eine Großstadt wie Rostock nicht ausreichend sind.

Die **Kinolandschaft** in der Innenstadt hat sich seit der Schließung und Umnutzung des Theater des Friedens auf nur noch ein Kino, das „Capitol“ in der Breiten Straße, reduziert.

Wichtig für die Kulturszene sind viele weitere **freie Initiativen und Veranstaltungsorte**, z. B. in der Gastronomie, die Kleinkunstbühne am Alten Markt, die Alte Gerberei, Tanzangebote wie am Wendländer Schilde sowie die privaten oder durch Vereine betriebenen Galerien. Die Breite dieses Angebots lässt sich hier nicht vollständig erfassen, ist aber für das städtische Leben mindestens ebenso wichtig wie die „große“ Kultur.

- **Gastronomie/Hotels**

Die **gastronomische Landschaft** im Innenstadtbereich ist immer noch in Bewegung, wobei sich inzwischen ein breites Spektrum verschiedenster gastronomischer Angebote entwickelt hat. Es gibt viele gute Adressen, die sich mit individuellen Ideen und einem qualitätvollen Angebot einen Namen erarbeitet haben.

Vor allem in der Kröpeliner Straße existiert ein breites Angebot an Schnellrestaurants für Kurzzeitbesucher und Touristen. Die Außengastronomie und gastronomische Angebote auch außerhalb der Öffnungszeiten der umliegenden Einzelhandelsgeschäfte sind noch unzureichend. Das Angebot im Citybereich fällt damit insgesamt gegenüber den Vorstadtbereichen, wie z. B. der Kröpeliner-Tor-Vorstadt oder der Östlichen Altstadt, etwas ab.

Auch der Stadthafen profiliert sich durch die direkte Lage von Gaststätten am Wasser mit verschiedensten gastronomischen Angeboten immer stärker als eigenständiger Bereich. Insgesamt trägt diese Entwicklung aber mehr zur Stärkung des gesamten innerstädtischen Gastronomiestandortes bei, als das es eine Konkurrenz z. B. zur Gastronomie im City-Kernbereich wäre.

Bei den **Hotels** hat sich neben den „großen Drei“, Radisson, Penta-Hotel (ehemals Marriott) und Steigenberger, die sich nach Sanierung oder Neubau stabil zeigen und deren Angebot als ausreichend eingeschätzt wird, in letzter Zeit vor allem in kleineren Segmenten viel entwickelt, von kleinen Pensionen zu Hostels oder im Garni-Bereich. Hier ist der Bestand auch noch nicht ausreichend.

- **Tourismus**

Die Entwicklung der stadtbildprägenden unverwechselbaren historischen Altstadt mit ihrer Lage am Stadthafen und mit ihren ebenfalls historisch gewachsenen Vorstadtbereichen zu dem neben Warnemünde wichtigsten touristischen Anziehungspunkt ist in den vergangenen Jahren gut vorangekommen. Der Stadthafen und die Östliche Altstadt z. B. haben sich stabilisiert und als attraktive Erlebnisareale etabliert. Auch konnten in der gesamten Innenstadt die Touristenströme gestärkt und erweitert werden, was wiederum zu einer Steigerung der wirtschaftlichen und kulturellen Anziehungskraft der Rostocker Innenstadt beiträgt.

Bisher noch nicht kapazitätsgerecht entwickelt sind die Netze der öffentlichen WC-Anlagen und der touristisch nutzbaren Busparkplätze.

- **Handwerk/Gewerbe**

Im Bereich des dienstleistenden Handwerks, Gewerbes und des Kunsthandwerks sind gemeinsam mit einer guten Einzelhandelsentwicklung positive Tendenzen erkennbar. Außerhalb der Einzelhandelsschwerpunkte, wie in der Östlichen Altstadt, bleibt die Situation schwierig. Wo sich traditionelles Handwerk erhalten konnte, ist es gut in das oft auch durch Wohnnutzung geprägte Umfeld eingebunden.

Viele Handwerksbetriebe sind im vergangenen Jahrzehnt aufgrund veränderter flächenmäßiger oder logistischer Standortanforderungen an den Stadtrand oder in die an das Zentrum angrenzenden Gewerbestandorte gezogen.

Missstände Nutzung

In kleineren Bereichen mit lokal negativer Wirkung gibt es noch strukturellen Leerstand. Der baulich-funktionelle Umstrukturierungsprozess der Universität im Innenstadtbereich ist noch nicht abgeschlossen. Der Bauzustand der Großen Stadtschule ist mangelhaft und ergänzend zur Schule am Alten Markt fehlt eine Sporthalle.
Verschiedene städtische Museen sind unsaniert bzw. die Sanierungen sind nicht abgeschlossen. Der notwendige Theaterneubau fehlt.
Teilbereiche der touristischen Infrastruktur, wie öffentliche WC-Anlagen und Busparkplätze, sind unzureichend.

4.7.2 Wohnnutzung und Bevölkerungsentwicklung

Sanierungsziel 1998

Das 1998 formulierte Sanierungsziel zum Wohnen ist sein Erhalt, seine Stabilisierung und qualitative Verbesserung als ein wesentlicher belebender Standortfaktor in der Innenstadt.

Anhand des aktuellen Sanierungsstandes der Gebäude von etwa 93 % innerhalb des Sanierungsgebietes ist erkennbar, dass auch der Sanierungs- und Modernisierungsstand der Wohnungen in der Innenstadt sehr hoch ist.

Die Sanierung und Modernisierung des Wohnungsbestandes der 1950er Jahre in der Nördlichen Altstadt, der Langen Straße, der Östlichen Altstadt und von Einzelstandorten in den Vorstadtbereichen der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und der Steintor-Vorstadt ist abgeschlossen.

Die Plattenbauten der 1980er Jahre in der Nördlichen Altstadt wurden instand gesetzt und fast durchgängig mit dem Anbau von Balkonen in ihrer Wohnqualität aufgewertet. Bei einer Vielzahl privater Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen im Sanierungsgebiet, die in großen Teilen mit Mitteln aus der Städtebauförderung unterstützt worden sind, konnte Wohnraum geschaffen werden, durch den das Wohnen im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ auf ein neues, qualitativ gutes Niveau gehoben werden konnte. Vorbei sind die Zeiten, in denen man noch Mitte der 1990er Jahre mit „Billigsanierungen“ von Wohnhäusern stabile Mieteinnahmen erzielen konnte.

Entwicklung Wohnungsbestand

Nachfolgende Tabelle zeigt einige wichtige Strukturdaten zur Entwicklung des Wohnungsbestandes im Sanierungsgebiet zwischen 1995 und 2006

	Anzahl Wohnungen				Einw. je Wohnung		Wohnfl. in m² je Einw.	
	1995		2006		1995	2006	1995	2006
		%		%				
Rostock	103.742	100	115.506	100	2,2	1,7	26,7	35,9
San.-gebiet	6.220	6	7.953	6,9	1,7	1,7	33,8	36,0

Erkennbar hat sich der Wohnungsbestand innerhalb des Sanierungsgebietes prozentual stärker erhöht als in der Gesamtstadt. Bei der Anzahl der Einwohner je Wohnung und den Wohnflächenwerten je Einwohner ist eine positive Annäherung der Werte der Gesamtstadt an die der Innenstadt festzustellen.

Interessant sind auch Vergleichswerte der Wohnungskennzahlen zum Bundesdurchschnitt im Jahr 2005.

- BRD (2005):
  - 2,1 Einwohner je Wohnung
  - 41,2 m² Wohnfläche je Einwohner
- Rostock (2005):
  - 1,7 Einwohner je Wohnung
  - 35,6 m² Wohnfläche je Einwohner

In den Belegungszahlen Einwohner/Wohnung liegt Rostock mit 0,4 deutlich unter dem Bundesdurchschnitt, was für Großstädte allerdings typisch ist. Dagegen gibt es bei der Wohnfläche je Einwohner noch Nachholbedarf.

Wie die folgende Tabelle zeigt, hat sich die Anzahl der Wohnungen am stärksten in der Östlichen Altstadt und dem Teilbereich der Steintor-Vorstadt erhöht, der innerhalb des Sanierungsgebietes liegt.

Wohnungs-bestand	Anzahl Wohnungen				Einw. je Wohnung		Wohnfl. in m² je Einwohner	
	1995		2006		1995	2006	1995	2006
		%		%				
Sanierungsgebiet	6.220	100	7.953	100	1,7	1,7	33,8	36,0
KTV	1.371	22,0	1.821	22,9	1,5	1,7	38,3	36,3
STV	815	13,1	1.265	15,9	1,9	1,5	31,8	37,7
Nördliche Altstadt	2.037	32,8	2.207	27,8	1,7	1,6	30,6	33,7
City	572	9,2	632	7,9	1,7	1,4	38,2	46,8
Östliche Altstadt	1.369	22,0	1.947	24,5	1,7	1,8	33,9	34,3
Östlich der Stadtmauer	56	0,9	81	1,0	1,5	1,8	41,8	40,5

Bei der Wohnfläche gibt es in den Teilbereichen des Sanierungsgebietes gegenläufige Entwicklungstendenzen. In der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und in der Östlichen Altstadt hat eine Verdichtung stattgefunden. Ansonsten ist eher eine Reduzierung der Belegungszahlen der Wohnungen festzustellen.

Strukturellen Leerstand beim Wohnungsbestand gibt es innerhalb des Sanierungsgebietes kaum noch, da eine intensive Nachfrage nach Wohnungen innerhalb der Rostocker Innenstadt besteht.

Ausgeweitet hat sich in den vergangenen Jahren auch aufgrund entsprechender Förderprogramme das Angebot an altengerechtem Wohnraum. Defizite gibt es immer noch bei konsequent barrierefreien Wohnungsangeboten.

Bevölkerungs-entwicklung

Obwohl sich die Bevölkerungszahlen der Gesamtstadt in den letzten Jahren zaghaft stabilisiert haben, gab es seit 1990, wie in fast allen ostdeutschen Kommunen, einen starken Bevölkerungsrückgang.

Mitte der 1990er Jahre stellte sich diese Abwärtsentwicklung innerhalb des Sanierungsgebietes durch den enormen Sanierungsstau bei der Altbausubstanz noch stärker dar.

	1993		1997		2006	
		%		%		%
Bevölkerungsstand Rostock (gesamt)	237.307	100.0	212.715	89,6	198.306	83,6
Bevölkerungsstand Sanierungsgebiet (im Verhältnis zur Gesamtstadt mit 100%)	12.114	5,1	9.869	4,6	13.134	6,6

In den letzten Jahren ist hingegen mit einer zur Gesamtstadt gegenläufigen sehr positiven Entwicklung eine umgekehrte Tendenz des Bevölkerungswachstums im Sanierungsgebiet erkennbar.

Nutzung

Die Bevölkerungsentwicklungszahlen mit

- 1993: 12.114 (100,0 %)
- 1997: 9.869 (81,5 %)
- 2006: 13.134 (108,4 %)

verdeutlichen, dass heute im Sanierungsgebiet deutlich mehr Menschen wohnen als 1993.

Aufgeschlüsselt auf die Einzelbereiche des Sanierungsgebietes sind verschiedene Trends erkennbar.

Bevölkerungsstand	1993		1997		2006	
		%		%		%
Sanierungsgebiet	12.114	100,0	9.868	100,0	13.134	100,0
KTV	2.575	21,3	1.797	18,2	3.047	23,2
STV	2.034	16,8	1.381	14,0	1.925	14,7
Nördliche Altstadt	3.740	30,9	3.570	36,2	3.588	27,3
City	1.116	9,2	919	9,3	908	6,9
Östliche Altstadt	2.550	21	2.124	21,5	3.524	26,8
Östlich der Stadtmauer	99	0,8	77	0,8	142	1,1

Bis 1997 gab es in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und in der Steintor-Vorstadt durch allgemeinen Leerstand und einen hohen Sanierungsstau besonders hohe Bevölkerungsverluste.
Die stabilste Situation war und ist durch den hohen Anteil relativ neuer Plattenbauwohnungen in der Nördlichen Altstadt festzustellen. Bis 2006 gab es den höchsten Bevölkerungszuwachs in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und in der Östlichen Altstadt.
Der City-Kernbereich, der sich ja im gleichen Entwicklungszeitraum sehr positiv als zentraler Standort des Rostocker Einzelhandels etabliert hat, weist tendenziell die höchsten Bevölkerungsverluste auf, blieb aber, allerdings abgeschwächt, als Wohnstandort erhalten.

Altersstruktur

Aus den Werten der nachfolgenden Tabelle ablesbar gab es in der Gesamtstadt bis 1997 bei insgesamt sinkender Bevölkerung eine Verschiebung der Altersstruktur von den Kindern und Jugendlichen zu den mittleren und älteren Altersgruppen.

	1993		1997		2006	
		%		%		%
Bevölkerungsstand Rostock	237.307	100,0	212.715	100,0	198.306	100,0
Altersstruktur (in Jahren) 0 bis 6	12.961	5,5	6.811	3,2	8.737	4,4
6 bis 16	34.036	14,3	26.167	12,3	11.060	5,6
16 bis 65	165.744	69,8	151.793	71,4	135.144	68,1
über 65	24.566	10,4	27.944	13,1	43.365	21,9

Bis zum Jahre 2006 ergab sich eine weitere deutliche Erhöhung der obersten Altersgruppen, wobei aber auch wieder ein erkennbarer Anstieg bei den Kleinkindern sichtbar wird.

Im Sanierungsgebiet wird bis 1997 eine zur Gesamtstadt weitgehend parallele Entwicklung der Alterstruktur der Bevölkerung sichtbar.

	1993		1997		2006	
		%		%		%
Bevölkerungsstand Sanierungsgebiet	12.114	100	9.868	100	13.134	100
Altersstruktur 0 bis 6 Jahre	761	6,3	349	3,5	729	5,6
6 bis 16 Jahre	1.556	12,8	1.086	11,0	557	4,2
16 bis 65 Jahre	8.158	67,3	6.889	69,8	10.099	76,9
Über 65 Jahre	1.639	13,5	1.544	15,7	1.749	13,3

Bis heute nimmt dann allerdings die aktivste Bevölkerungsgruppe im mittleren Lebensalter überproportional zu. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen bleibt zu gering.

Anteil Ausländer

Eine ebenfalls interessante statistische Aussage für die Bevölkerungszusammensetzung innerhalb des Sanierungsgebietes liefert der Anteil der ausländischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung.

	1993		1997		2006	
		%		%		%
BRD	6.978 Tsd.	8,6	7.419 Tsd.	9,0	7.289 Tsd. (2005)	8,8 (2005)
Rostock	3.010	1,3	3.815	1,8	7.293	3,7
San.gebiet	135	1,1	263	2,7	1.011	7,7

Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt gibt es bis heute in Rostock als typisch ostdeutsche Spezifik nur einen geringen Ausländeranteil in der Bevölkerung.

Innerhalb des Sanierungsgebietes ist allerdings seit 1993 eine überproportional positive Entwicklung mit einer langsamen Annäherung an den Bundesdurchschnitt festzustellen. Dies liegt sicherlich an den flexiblen und differenzierten Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten innerhalb einiger Bereiche der Innenstadt, wie z.B. der Kröpeliner-Tor-Vorstadt.

Soziale Zusammensetzung

Vertiefende Daten zur sozialen Zusammensetzung der Bevölkerung innerhalb des Sanierungsgebietes liegen nicht vor.

In der Vergangenheit konnte eine sozial ausgewogene Struktur der Bewohner im Sanierungsgebiet vor allem über den hohen Anteil an Wohnungseigentum der städtischen Wohnungsgesellschaft (vor allem Nördliche Altstadt und Lange Straße), aber auch über den recht hohen Anteil an treuhänderisch vom Sanierungsträger verwalteten Wohnungseigentum des Sanierungsträgers sichergestellt werden.

Inzwischen ist fast das gesamte Treuhandeigentum, das sich zum überwiegenden Teil aus kleinteiligen Wohnungsbeständen der 1950er Jahre zusammensetzte, entsprechend D 5.1 StBauFR M-V privatisiert worden.

Anhand des vorliegenden monatlichen Pro-Kopf-Einkommens von

- 1.111 Euro für die Gesamtstadt
- 1.103 Euro für die gesamte Kröpeliner-Tor-Vorstadt
- 1.185 Euro für die Stadtmitte

kann man ableiten, dass in der Stadtmitte der Anteil der Bewohner mit einem höheren Einkommen etwas größer ist.

Der aktuelle Mietspiegel von 2007 weist für Mehrfamilienhäuser mit mindestens drei Wohnungen zwischen normaler Wohnlage und Innenstadtlage je nach Bauweise und Erbauungszeit erkennbare, aber keine gravierenden Unterschiede in den Nettokaltmieten/m² Wohnfläche aus. So liegt die Differenz der Mittelwerte bei Bauten in konventioneller Bauweise bis 1945 zwischen dem Minimalwert von 5,99 € und dem Maximalwert bis 6,03 € nur bei 0,04 €.

Etwas deutlicher ist die Differenz bei Neubauten nach 1991 zwischen dem unteren Mittelwert von 6,30 € in normalen Wohnlagen und 6,69 € in der Innenstadt. Spitzenmieten bei Mehrfamilienhäusern in der Innenstadt werden mit 7,22 € angegeben.

Seit Beginn des Sanierungsprozesses werden bei Privatisierungen von Ein- und Mehrfamilienwohnhäusern aus dem Treuhandvermögen Selbstnutzer bevorzugt, so dass auch über diese bewusste Privatisierungspolitik der Anteil an selbst genutzten Immobilien erhöht und damit die Bindung der Eigentümer an den Stadtteil erhöht werden konnte.

Missstände Wohnen

Außer einem kleinen Restbestand an unsanierten Wohn- bzw. Wohn- und Geschäftshäusern sind keine erheblichen Missstände zur Wohnnutzung und Bevölkerungsentwicklung mehr erkennbar.

4.7.3 Einzelhandel

Sanierungsziel 1998

In der 1. Rahmenplanfortschreibung von 1998 ist zum Einzelhandel als Sanierungsziel seine konzentrierte qualitative Entwicklung in den innerstädtischen Angebotssegmenten und Sortimenten speziell im City-Kernbereich gefordert worden.

Zur 2. Rahmenplanfortschreibung wiederum wichtigste Grundlage zur Beurteilung der Einzelhandelssituation innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ ist das 2007 aktualisierte Einzelhandelsgutachten [1] für die Hansestadt Rostock.

Oberzentrum

Danach bleibt Rostock als die größte Stadt des Bundeslandes mit seinen rund 200.000 Einwohnern und einem Marktgebiet, welches den kompletten Kreis Bad Doberan und Teile der Landkreise Güstrow, Nordvorpommern, Nordwestmecklenburg, Demmin und Müritz umfasst, das größte von vier Oberzentren in Mecklenburg - Vorpommern.

In diesem potentiellen Marktgebiet leben rund 537.200 Einwohner. Nimmt man eine Potentialreserve (z. B. Tages- und Übernachtungsgäste, Durchfahrende, Studenten) von 10 % dazu, ergibt sich ein Kundenpotential von 582.400 Personen.

Verkaufsflächenverteilung

Ausgehend von einem Einzelhandelsbestand von insgesamt 323.000 m² Verkaufsfläche 1996 wurde in der 1. Rahmenplanfortschreibung 1998 eine Obergrenze von 360.000 m² Verkaufsfläche bei einer Drittelung in

- 125.000 m² am Stadtrand,
- 120.000 m² in den Wohngebietszentren und
- 120.000 m² in der Innenstadt

empfohlen. Dabei sollten sich von den 120.000 m² in der Innenstadt 90.000 m² im City-Kernbereich entwickeln. 1996 betrug die Verkaufsfläche des Einzelhandels der Innenstadt 48.470 m², davon die des City-Kernbereiches 26.490 m².

Inzwischen sind diese Verkaufsflächenzahlen auf knapp 72.000 m² in der Innenstadt gestiegen. Damit liegen 37,5 % der Betriebe und knapp 17 % des gesamten Einzelhandelsbestandes der Hansestadt in der Innenstadt. Etwa 47 % der innerstädtischen Betriebe wiederum liegen im City-Kernbereich. Mit etwa 53.200 m² Verkaufsfläche beträgt der flächenseitige Anteil des City-Kernbereiches am Innenstadteinzelhandel knapp 74 %. Gegenüber 2001 erhöhte sich die Verkaufsfläche im City-Kernbereich damit um etwa 21 %, gegenüber 1996 um über 100 %.

So sind in den vergangenen elf Jahren unter anderem folgende Einzelhandelsflächen neu entstanden.

- die Ladenpassage in der Breiten Straße 12-15 mit der Universitätsbuchhandlung „Thalia“, dem „Sport Carre“ und der „Mag Hall“
- die Jakobipassage
- das Bekleidungskaufhaus in der Kröpeliner Straße 38/39
- verschiedene Läden in der Kröpeliner Straße 44-47,
- kleinere Lückenschließungen wie in der Kröpeliner Straße 48, 59 und in der Buchbinderstraße 17
- die kleinteiligen Ladengeschäfte auf der Rückseite der Nordseite der Langen Straße 9-16
- oder die von Nord nach Süd durch gebauten Geschäfte der Langen Straße 24-26 am Heiligengeisthof und der Nr. 37

Aktuell fertig gestellt und noch nicht in den Statistiken des Einzelhandelsgutachtens berücksichtigt ist das Kröpeliner-Tor-Center am Westende der Kröpeliner Straße mit etwa 9.000 m² Einzelhandelsflächen, wodurch sich die Verkaufsfläche im City-Kernbereich auf etwa 62.000 m² erhöht.

Vergleicht man die aktuellen Bestandszahlen des Einzelhandels in der Gesamtstadt, muss man aber auch konstatieren, dass Entwicklungen der Einzelhandelsflächen in den Stadtgebieten außerhalb der Innenstadt überproportional hoch vonstatten gegangen sind. Im Vergleich zur angestrebten Drittelung der Verkaufsflächenanteile, wie sie 1998 empfohlen worden ist, ergibt sich auf der Grundlage des Einzelhandelsgutachtens nachfolgende Situation.

Verkaufsflächenstruktur der Stadt Rostock im Zeitvergleich			
Standortbereich	1996	Ziele 1998	2006
Innenstadt	48.470 m²	120.000 m²	71.150 m²
Stadtgebiet/ Wohngebiete	156.400 m²	120.000 m²	224.750 m²
Randgemeinden	118.460 m²	125.000 m²	129.800 m²

Verkaufsflächenstruktur

Um beurteilen zu können, wie sich diese Einzelhandelsflächenentwicklungen auf den City-Kernbereich ausgewirkt haben, muss man die Verkaufsflächenstruktur betrachten.

Flächenseitig hat vor allem, wie 1998 geplant, der City-Kernbereich durch die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel zugelegt, aber auch das restliche Stadtgebiet. Hier sind aber ausdrücklich nicht in Konkurrenz zum City-Kernbereich, vor allem die Fachmarktansiedlungen in Brinckmannsdorf und die zumeist großflächigen Nahversorgungsbetriebe zu nennen.

Nutzung

Einzelhandelsstruktur der Rostocker Innenstadt im Zeitvergleich								
Branchen	2001			2006			Veränderung City-Kernbereich in %	Veränderung Gesamt in %
	City-Kernbereich	übrige Innenstadt	Innenstadt gesamt	City-Kernbereich	übrige Innenstadt	Innenstadt gesamt		
Periodischer Bedarf	**1.915**	**9.835**	**11.750**	**3.515**	**9.720**	**13.235**	**84**	**13**
Bekleidung/Schuhe	23.430	2.590	26.020	28.530	1.925	30.455	22	17
Sonstiger persönlicher Bedarf	2.070	600	2.670	2.560	400	2.960	24	11
Hausrat/Wohnaccessoires	2.760	1.300	4.060	2.580	500	3.080	-7	-24
Elektro/Musikalien/Computer	2.785	1.960	4.745	6.745	1.220	7.965	142	68
Sport/Spiel/Hobby	8.515	2.750	11.265	7.745	2.050	9.795	-9	-13
Sonstige Hartwaren	790	880	1.670	415	1.040	1.455	-47	-13
Zentrenrelevanter Bedarf	**40.350**	**10.080**	**50.430**	**48.575**	**7.135**	**55.710**	**20**	**10**
Möbel/Teppiche/Heimtextilien	1.625	2.275	3.900	1.060	930	1.990	-35	-49
Do-it-Yourself/Gartenbedarf	0	580	580	50	165	215	0	-63
Nicht-zentrenrelevanter Bedarf	**1.625**	**2.855**	**4.480**	**1.110**	**1.095**	**2.205**	**-32**	**-51**
Summe/Mittelwert	**43.890**	**22.770**	**66.660**	**53.200**	**17.950**	**71.150**	**21**	**7**
Quelle: Vollständige Bestandserhebung durch Dr. Lademann & Partner 2006.								

Einzelhandelsstruktur der Rostocker Innenstadt im Zeitvergleich [1]

Die höchsten Zuwächse bei den Einzelhandelsflächen zwischen 2001 und 2006 hat, wie in der Tabelle dargestellt, der City-Kernbereich mit über 80 % zu verzeichnen. Dieser Zuwachs ist eindeutig wie auch erforderlich dem periodischen Bedarf mit seinen zentrenrelevanten Sortimenten wie z. B. Elektro/Musikalien/Computer oder Bekleidung/Schuhe zuzuordnen.

Der Anteil der zentrumsrelevanten Sortimente liegt mit 38 % im Verhältnis zur Gesamtstadt im Vergleich zu anderen Oberzentren (60 – 70 %) aber immer noch zu niedrig. Ebenso liegen einige entscheidende zentrumsrelevante Sortimente wie z. B. bei der Bekleidung quantitativ immer noch deutlich unter den Richtwerten für innenstadtbestimmende Leitsortimente anderer Städte.

Wichtig für die Entwicklung des Einzelhandels im City-Kernbereich ist eine ausreichende Anzahl und gleichmäßige Verteilung so genannter Einzelhandelsfrequenzbringer (Verkaufsflächen über 700 m² Größe), weil durch deren Sogwirkung neue Kundenströme erzeugt und damit gute Standortbedingungen auch für kleine Geschäfte geschaffen werden können. Es gibt zwar aktuell mit der Eröffnung des Kröpeliner Tor Center acht großflächige Anbieter von Innenstadtleitsortimenten im City-Kernbereich, aber insbesondere bei den zentrenrelevanten Sortimenten besteht im großflächigen Bereich noch Nachholbedarf.

Der Filialisierungsgrad des Einzelhandels, ein Zeichen für seine Leistungsfähigkeit, der sich aus den kompetenten Betreibern ergibt, ist im City-Kernbereich, und hier im Westteil der Kröpeliner Straße, mit 54 % am größten. Im Ostteil des Boulevards liegt er nur bei 35 %. Um eine gesunde Situation zu erhalten, muss es dazu aber immer, wie in Rostock auch vorhanden, eine gute Mischung inhabergeführter spezialisierter Einzelgeschäfte geben.

Bedingt durch den hohen Wohnanteil in der Rostocker Innenstadt gibt es gegenüber Innenstadtbereichen anderer Städte einen erhöhten Bedarf bei der Nahversorgung, der noch nicht in allen Bereichen des Sanierungsgebietes, wie z. B. in der Östlichen Altstadt, abgedeckt ist.

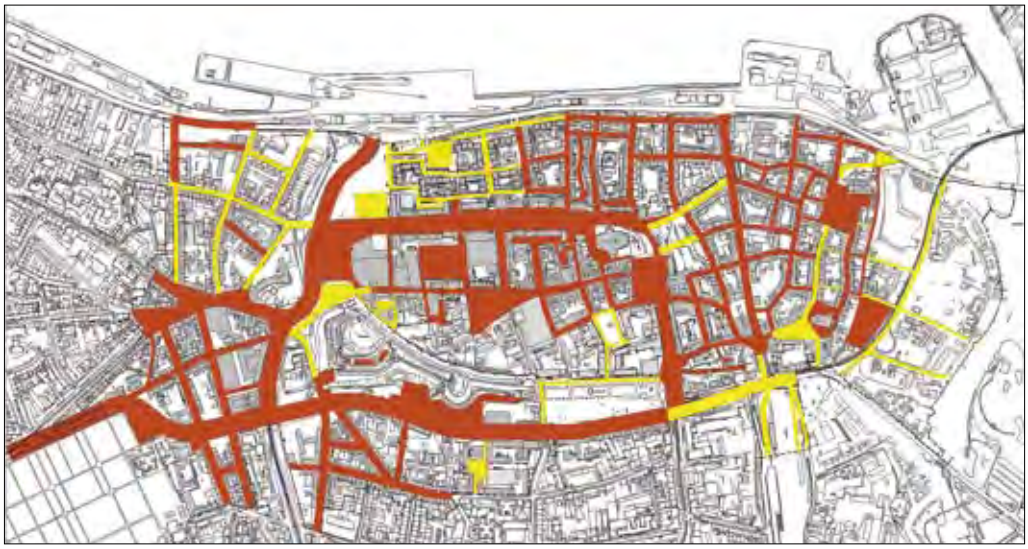
Missstände Einzelhandel

Sowohl die Verkaufsflächengröße als auch die innenstadtbestimmenden Sortimente sind für die oberzentrale Funktion des Rostocker City-Kernbereiches noch zu gering. Es gibt ein Missverhältnis bei der Leistungskraft und der Masse des Einzelhandels in der Kröpeliner Straße zu ungunsten des Ostteils einschließlich des Fehlens weiterer Einzelhandelsfrequenzbringer östlich des Universitätsplatzes.
Die Nahversorgung für die Innenstadtbewohner ist nicht ausreichend.

4.8 Verkehr

Während von 1993 bis 1998 relativ wenige Straßen saniert und das Verkehrssystem der Rostocker Innenstadt weitestgehend unverändert blieb, wurden seit 1998, nachdem der notwendige Planungsvorlauf vorhanden war, erhebliche Schritte zur Umsetzung der innerstädtischen Verkehrsentwicklungsziele gemacht.

Der Sanierungs- bzw. Neubaustand der öffentlichen Verkehrsflächen liegt momentan nach der Anzahl der Straßen bei über 70 %.



Karte Sanierungsstand der öffentlichen Straßen, Plätze und Grünanlagen (2007)

- sanierte Straßen
- unsanierte Straßen

Eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für das geplante Verkehrssystem in der Innenstadt war die „Stadtverträglichkeitsuntersuchung“ (FGS, Berlin, April 1995), die 1998 in das Integrierte Gesamtverkehrskonzept der Hansestadt Rostock (IGVK) [2] und die 1. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ einfloss.

Beide Konzepte mit einem Planungshorizont von ca. 15 Jahren werden seitdem Schritt für Schritt umgesetzt.

Voraussetzung für eine positive verkehrliche Entwicklung in der Innenstadt war der Ausbau des äußeren Tangentenringes um die Hansestadt Rostock mit dem Warnowtunnel und der Autobahn A 20. Diese Maßnahmen spielen für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und die Entlastung der Stadtmitte von Durchgangsverkehren eine erhebliche Rolle.

Gleichrangig daneben steht der Netzausbau des Straßenbahnsystems der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) in den Nordwesten und in die Südstadt. Diese Schritte wurden mit Baumaßnahmen in der Innenstadt, so zum Beispiel mit dem Neubau der Haltestelle am Neuen Markt, dem Umbau des Saarplatzes oder der Verlegung von Gleis und Haltestelle zwischen Schröderplatz und Lange Straße begleitet.

4.8.1 Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Sanierungsziel 1998

Aus den Notwendigkeiten und Planungsabsichten zum Verkehr wurden 1998 detaillierte Sanierungsziele für die verschiedenen Verkehrsarten formuliert.

Verkehr

Zum MIV sind dies

- Ausbau der Verbindungsstraßen Saarplatz – Am Vögenteich – Steintor und Schröderplatz – Warnowufer
- Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die Innenstadt
- Tempo ≤ 30 km/h außer auf Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigung des sonstigen Netzes durch geeignete Maßnahmen

Das Verkehrsnetz der Hansestadt Rostock war bis 1998 von der Konzentration der Ost-West-Verkehre auf nur zwei Warnowbrücken gekennzeichnet, insbesondere betraf das die Straßenzüge L 22 (ehemalige B 105), die Lange Straße mit der Steinstraße und dem Neuen Markt, den Friedhofsweg, die Wismarsche Straße, die Doberaner Straße, die August-Bebel-Straße und die Ernst-Barlach-Straße. Für diese Straßen war damit eine erhebliche Überbelastung zu verzeichnen.



Karte Verkehrsnetz Innenstadt
Tagesbelastung in den Jahren 1995 - 1997

Dies brachte für die Innenstadt insbesondere folgende Probleme:

- Sicherheitsgefährdung durch Konflikte mit Fuß- und Radverkehr
- Lärmprobleme in Straßen mit hohem Wohnanteil
- schlechte Erreichbarkeit der City für den Zielverkehr durch Staus
- Beeinträchtigungen für den ÖPNV.

Mit dem Bau des äußeren Tangentenringes wurde diese Querschnittsbelastung der Ost-West-Verbindungen im Stadtzentrum erheblich gemindert. So bestehen z. B. keine prägnanten Probleme mehr beim Schwerlastverkehr. Gleichzeitig gab und gibt es aber auch gegenläufige Tendenzen, wie steigenden Gesamtverkehr aufgrund steigender Arbeitsplatz- und Bevölkerungszahlen in der Innenstadt und eine deutlich steigende Stadt-Umland-Wanderung mit dem entsprechend zunehmenden Pendlerstrom. Und nicht zuletzt entwickelten sich die Besucherzahlen der Innenstadt, ob aus touristischen oder kulturellen Gründen oder zum Einkauf.

Innerer Tangentenring

Als erster großer Schritt der innerstädtischen Maßnahmen aus dem Gesamtkonzept wurde als Teil des Inneren Tangentenringes der Ausbau der August-Bebel-Straße in zwei Richtungen und ihre Verlängerung (Arnold-Bernhard-Straße) zum Saarplatz umgesetzt.

2007 erfolgte mit dem Neubau der Verbindungsstraße vom Schröderplatz zum Warnowufer (VSW) unmittelbar westlich der historischen Altstadt der dringend notwendige Ringschluss des Inneren Tangentenringes in Verlängerung der vierspurigen Straße „Am Vögenteich“.

Die L 22 Am Strande–Warnowufer als nördlicher Teil des Inneren Tangentenringes ist teilweise sowohl baulich als auch in ihrem Straßenquerschnitt und ihrer Gestaltung noch nicht für alle in diesem Bereich zu berücksichtigenden Verkehrsarten angemessen dimensioniert.

Internes Sammelstraßennetz

Das gebietsinterne Hauptsammelstraßen- und Sammelstraßennetz mit den Straßenzügen

- Lange Straße–Krämerstraße
- Grubenstraße
- Doberaner Straße
- Wismarsche Straße
- Friedrichstraße
- Westteil Augustenstraße
- Wallstraße–Südteil Schwaansche Straße

ist inzwischen teilweise saniert und ausgebaut.

Verbunden damit konnten größere Teile des Durchgangsverkehrs aus der historischen Innenstadt mit dem Neuen Markt, der Steinstraße, der Langen Straße und aus wichtigen Wohn- und Einkaufsbereichen, im Bereich der Wismarschen Straße, des Friedhofsweges und der Doberaner Straße herausgelegt, Konflikte zu anderen Verkehrsarten und zu angrenzenden Nutzungen, wie dem Wohnen, entspannt und damit entsprechende Umgestaltungen des öffentlichen Raumes ermöglicht werden.

Insbesondere waren dies die Umwandlung des Neuen Marktes zur Fußgängerzone, die innenstadtgerechte Umgestaltung der Langen Straße und der Steinstraße, aber auch Neugestaltungen auf und rund um den Friedhofsweg und den Doberaner Platz.

Der Durchgangsverkehr belastete aber zunächst nach Fertigstellung dieser Maßnahme, die zur Unterbrechung traditioneller Durchgangsverkehrstraßen führten, verstärkt das umliegende Sammelstraßen- und Anliegerstraßennetz. Verbessert hat sich die Situation seit 2007 im Zusammenhang mit der Fertigstellung des westlichen Teilstückes des Inneren Tangentenringes zwischen dem Schröderplatz und dem Warnowufer.



Karte Verkehrsnetz Innenstadt – Tagesbelastung 2003 – 2005

Verkehrsberuhigte Zonen

Innerhalb des Sanierungsgebietes gibt es inzwischen ein flächendeckendes System verkehrsberuhigter Zonen, in denen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger vorgeschrieben ist.



Karte der verkehrsberuhigten Zonen im Jahre 2005 in der Rostocker Innenstadt

Das Anliegerstraßennetz ist in großen Teilen saniert.

Weiterhin Probleme mit Durchgangsverkehr gibt es auf den Straßenzügen

- Slüterstraße–Alter Markt–Altschmiedestraße–Am Wendländer Schilde
- Steinstraße–Große Wasserstraße.

Das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen im Bereich Wallstraße infolge der weiteren geplanten Bebauungen im City-Kernbereich wurde durch eine Verkehrsuntersuchung [3] ermittelt.

Das Areal „Östlich der Stadtmauer“ ist bisher nur in Teilbereichen verkehrlich erschlossen.

Missstände MIV

Zum heutigen Stand bleiben als Probleme des Motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Sanierungsgebietes, die zu hohe Verkehrsbelastung mit gebietsfremdem Durchgangsverkehr in einigen Sammel- und Anliegerstraßen und die noch nicht abgeschlossenen Sanierungen bzw. Neubauten des Straßennetzes.

4.8.2 Ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Sanierungsziel 1998

1998 wurden folgende detaillierte Sanierungsziele zur Problematik des Ruhenden Verkehrs formuliert:

- Flächendeckende Einführung Parkraumbewirtschaftung/Bewohnerparken
- Etablierung eines Parkleitsystems
- Errichtung eines „Ringes“ aus großen öffentlichen Stellplatzanlagen um ergänzende Anlagen im City-Kernbereich

Die positiven Entwicklungen der vergangenen zehn Jahre bei der Lösung der Probleme des Ruhenden Verkehrs basieren auf einer Untersuchung zur Standortfindung für öffentliche Parkhäuser aus dem Jahre 1997 [4].

Darauf aufbauend gab es in den vergangenen Jahren in verschiedenen Teilbereichen des Sanierungsgebietes, wie der Östlichen Altstadt, um den Doberaner Platz und aktuell zwischen Wallstraße und Kröpeliner Straße Erhebungen zur Stellplatzsituation mit entsprechenden Empfehlungen.

Verkehr

Bei der Entwicklung der Parkmöglichkeiten im Stadtzentrum Rostock ist zu berücksichtigen, dass der öffentliche Raum in der City eine knappe Ressource ist. Da Parkraum von vielen verschiedenen potenziellen Nutzern nachgefragt wird, werden grundsätzlich alle Parkplätze in diesem Bereich bewirtschaftet.

Dabei sind Straßenparken und Stellplatzanlagen klar getrennt zu betrachten:

Straßenparken

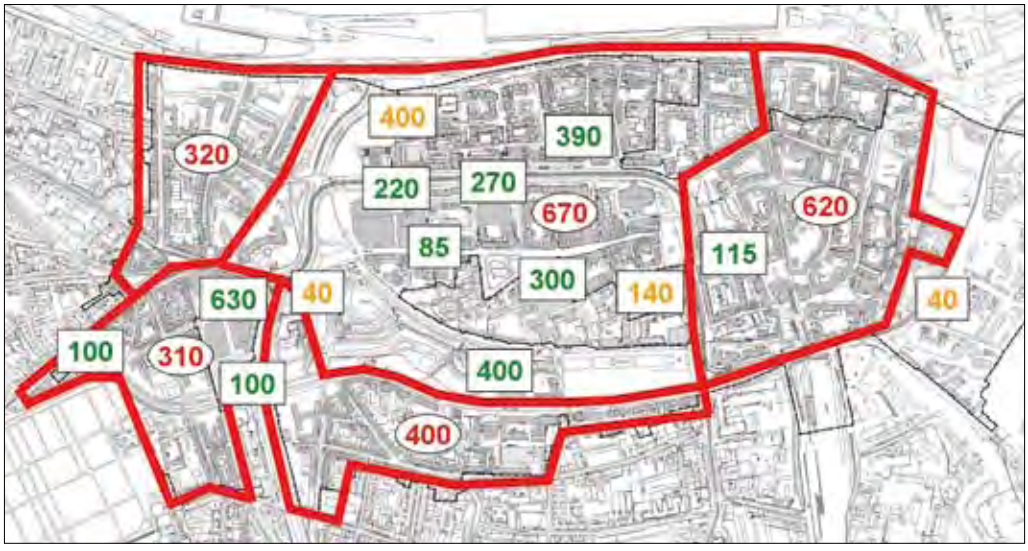
Bei den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum des Sanierungsgebietes gibt es typisch für Altstädte eine Diskrepanz zwischen der Anzahl der Nutzer und den räumlichen Möglichkeiten. In Rostock wurde z. B. in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt ermittelt, dass für vier bis fünf Wohnungen nur ein Stellplatz im Straßenraum vorhanden ist. Dazu kommt der Bedarf für Arbeitsplätze, Besucher und Gewerbetreibende.

Betrachtet man den Seitenraum einer Straße allgemein, so kommen noch viele andere Nutzungsansprüche hinzu: Fußgänger, Radfahrer, Grüngestaltung, Werbung, Straßenmobiliar oder Straßenbäume.

Der zur Verfügung stehende Raum ist aber gar nicht oder nur in sehr geringem Maße vergrößerbar. Eher wird sich, wenn sich die Innenstadt weiterhin positiv entwickelt und dadurch auch zurzeit noch vorhandene Ausweichmöglichkeiten, wie unbebaute Grundstücke, wegfallen, das Missverhältnis noch verstärken.

Zurzeit steht in den öffentlichen Straßen in etwa ein Stellplatzangebot von 2.320 Parkplätzen zur Verfügung.

In den vergangenen Jahren wurde im Rahmen des geltenden Baurechtes konsequent darauf geachtet, notwendige Stellplätze für Neubauten, wenn baulich-räumlich möglich, auch zu realisieren.



Karte Analyse öffentliche Pkw-Stellplätze innerhalb des Sanierungsgebietes

Zählbereiche für Stellplätze im Straßenraum
400 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum
300 Stellplätze in öffentlich nutzbaren Stellplatzanlagen (Parkhäuser und Tiefgaragen)
140 Parkplätze auf zukünftigen Baufeldern

Ansonsten konnte und kann der Bestand nur optimal verwaltet werden, wie es die Hansestadt Rostock mittlerweile nahezu (bis auf Teilbereiche der Steintor-Vorstadt) flächendeckend in der Innenstadt mit den Bewohnerparkzonen organisiert hat. Dabei ist die Balance zwischen den Nutzergruppen „Bewohner“ und „ortsansässiges Gewerbe“ immer ein Diskussionspunkt; eine bessere Möglichkeit der Steuerung existiert aber derzeit nicht.

Verkehr

Stellplatz-Anlagen

Der andere große Teil an öffentlichen Stellplätzen sind die öffentlich nutzbaren Parkhäuser und Tiefgaragen. Wie im Plan dargestellt, verlief deren Entwicklung in den letzten Jahren sehr positiv.

Durch eine erhebliche Anzahl neuer Anlagen stieg das Angebot von insgesamt 1.200 Plätzen im Jahr 1998 auf ca. 3.300 Plätze im Jahr 2005. Nimmt man noch die 260 Stellplätze dazu, die aktuell unter dem Kröpeliner Tor Center entstanden sind, ist das eine Verdreifachung des Angebotes.

Allerdings befinden sich zurzeit ca. 620 öffentliche Stellplätze, wie auf dem Glatten Aal oder an der Fischerbastion, auf Flächen, die in den kommenden Jahren mit Neubaukomplexen überbaut werden sollen.

Ein dynamisches Parkleitsystem ist inzwischen flächendeckend eingerichtet.

Die Auswertung der Auslastungszahlen in den Parkhäusern, soweit sie zur Verfügung stehen, zeigt ein überwiegend positives Ergebnis. Nimmt man die beiden Anlagen „City“ (Lange Straße) und „Am Gericht“ (August-Bebel-Straße) zusammen, die u. a. den Einzugsbereich des Universitätsplatzes und damit den City-Kernbereich bedienen, stieg die Zahl der durchschnittlichen Kurzparker von 2003 bis 2005 von 600 auf 750 täglich, bei den Dauerparkern war die Entwicklung noch deutlich positiver.

Bei der räumlichen Verteilung der Parkhäuser ist ein klares Bild erkennbar. Sehr gut abgedeckt ist das eigentliche Stadtzentrum, hier sind weitere Entwicklungen geplant, z. B. am Glatten Aal oder im Baufeld Am Vögenteich/Schröderstraße. Mit der Abkehr vom ursprünglich 1993 in der 1. Rahmenplanung verfolgten Ansatz, nur im äußeren Bereich um die Altstadt, also am Friedhofsweg, ehemaligen Güterbahnhof oder an der Fischerbastion große Anlagen zuzulassen, wurde stattdessen die direkte Erreichbarkeit des Zentrums konsequent ermöglicht und z. B. mit der Tiefgarage „An der Oberkante“ sehr kurze Wege von den Parkmöglichkeiten zum Haupteinkaufsbereich geschaffen.

Außerhalb des City-Kernbereiches sieht die Situation deutlich schlechter aus. Hier profitieren zwar der nördliche Teil der Steintor-Vorstadt und der Bereich um den Friedhofsweg von den dort errichteten großen Parkhäusern, problematisch ist aber die Situation in den Bereichen nördlich und westlich des Doberaner Platzes sowie in der Östlichen Altstadt.

Schaut man über die Sanierungsgebietsgrenze hinweg, fehlen in der Steintor-Vorstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt insgesamt Angebote an Stellplatzanlagen.

Für die Östliche Altstadt wurde in einer eigens erstellten Studie [9] ein Fehlbedarf von ca. 800 Stellplätzen ermittelt.

Für den Bereich von der Wismarschen Straße bis hin zum Patriotischen Weg kann ein möglicher Lösungsansatz für den Ruhenden Verkehr nicht nur innerhalb des Sanierungsgebietes gesehen werden, zumal hier auch keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen. Ein Gutachten zur Gewerbeentwicklung in diesem Bereich [5] von 2005 sieht allein für diese Nutzungsart eine Anlage von mindestens 200 Stellplätzen als notwendig an. Auch für den Bereich der Steintor-Vorstadt ist innerhalb des Sanierungsgebietes derzeit kein Lösungsansatz zu sehen.

Fraglich ist schließlich, ob in diesen eher vom Wohnen geprägten Strukturen die entstehenden Mieten für Stellplätze von den Nutzern tatsächlich akzeptiert werden.

Eine große private Anlage in der Karlstraße ist trotz niedriger Miete und erheblichem Stellplatzmangel im Umfeld bis heute nicht voll belegt. Sicherlich sind Anlagen mit einer gemischten Nutzung, also tagsüber für Arbeitskräfte und Besucher, abends und nachts für die Anwohner, am ehesten auch als Investition tragbar.

Missstände Ruhender Verkehr

Zusammenfassend lassen sich aktuell folgende Missstände aufzählen:

- Stellplatzmangel im öffentlichen Raum auch aufgrund fehlender privater Stellplatzanlagen im Gesamtgebiet
- fehlende Stellplatzanlagen in der Östlichen Altstadt und in Teilbereichen der Steintor-Vorstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt
- Fehlstellen im geplanten Außenring öffentlicher Parkhäuser im Osten und Südosten um das Sanierungsgebiet
- Bewohnerparken aufgrund geänderter STVO nicht flächendeckend eingeführt.

4.8.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Sanierungsziel 1998

Folgende Sanierungsziele sind 1998 im Zusammenhang mit der 1. Fortschreibung des Rahmenplanes zum ÖPNV fixiert worden:

- Einrichtung eines S-Bahnhaltepunktes am Friedrich-Franz-Bahnhof
- Optimierung der Umsteigebeziehungen
- Einrichtung einer Buslinie auf der August-Bebel-Straße
- Etablierung einer Personenfähre zwischen Christinenkai und Fährberg in Gehlsdorf
- Errichtung einer Straßenbahnhaltestelle auf dem Neuen Markt

Die Innenstadt profitierte seit 1998 erheblich vom systematischen Netzausbau der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG), da ihre Erreichbarkeit deutlich verbessert wurde. Das Streckennetz der Straßenbahn wurde in Rostock von ursprünglich insgesamt 22,3 km auf rund 36,0 km verlängert.

Auch das Streckennetz und vor allem die Haltestellen im Stadtzentrum wurden weitgehend erneuert. Im Einzelnen betrachtet sind folgende Maßnahmen umgesetzt worden:

- Saarplatz — Bus- und Straßenbahnhaltestelle wurden neu gestaltet und zusammengelegt, die Querung des Gleises mit der Hauptverkehrsstraße entfiel
- Doberaner Platz — hier erfolgten eine vollständige Neugestaltung und ebenfalls die Herausnahme des trennenden Verkehrs, so dass dieser wichtigste Umsteigepunkt optimal funktionieren kann.
- Kröpeliner Tor — Die Haltestelle wurde von der „Grünen Wiese“ in einen Nutzungsschwerpunkt zwischen Radisson-Hotel, Kröpeliner-Tor-Center und Baufeld Fischerbastion als geplantem Theaterstandort verlegt



Netzplan ÖPNV – Ausschnitt Stadtmitte (RSAG 2006)

- Lange Straße — Die Lange Straße und die Haltestelle wurden städtebaulich dem Straßenraum angemessen gestaltet.
- Neuer Markt — Die neue Haltestelle auf Rostocks Markt- und Rathausplatz brachte einen wichtigen Entwicklungsschub und wird hervorragend angenommen.
- Steintor — Die Umgestaltung brachte für die Haltestellennutzer neue Flächen, der fließende Verkehr trennt die Haltestellen Richtung Dierkow nicht mehr ab, auch Fahrzeitgewinne und eine Entlastung der Kreuzung wurden erreicht.
- A.-Bebel-Str. — Inzwischen liegt auf diesem Teil des Inneren Tangentenringes eine Regionalbuslinie, die auch die Bushaltestelle vor dem Haus der Justiz anfährt.
- Gerberbruch — Derzeit noch „Stiefkind“ unter den Haltestellen wird sie mit der Entwicklung der Baufelder „Östlich der Stadtmauer“ erheblich an Bedeutung gewinnen.
- Petridamm — Die neu eingerichtete Haltestelle ist insbesondere für die Entwicklung von Silo- und Holzhalbinsel unabdingbar, aber natürlich auch für die Östliche Altstadt ein Gewinn.

Selbstverständlich wurde in allen Maßnahmen ein verbesserter Standard für die Haltestellen, Barrierefreiheit, teilweise dynamische Abfahrtsanzeigen etc. umgesetzt.

Dazu kommt seit August 2006 die neue Verbindung zwischen Schröderplatz und Platz der Freundschaft mit den Haltestellen an der Ostseesparkasse und am Goetheplatz, die den westlichen Teil des Sanierungsgebietes direkt erschließt und wiederum Fahrzeitvorteile für die angebundenen Linien und damit für die Besucher des Stadtzentrums bringt.

Es bleiben aufgrund des insgesamt sehr hohen Versorgungsniveaus nur einige wenige kritische Ansatzpunkte für eine weitere Verbesserung.

Der Stadthafen als die „Terrasse“ der Altstadt zum Wasser ist auf der Silohalbinsel und der Haedgehalbinsel nicht ausreichend an den Nahverkehr angeschlossen.

Mit einer Optimierung der Umsteigebeziehungen durch die Neugestaltung der Steinstraße und der dortigen Haltestellen und der Untertunnelung des Hauptbahnhofes entfiel die Notwendigkeit der Einordnung eines S-Bahnhaltepunktes im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes.

Die Thematik der Neueröffnung einer weiteren Fährverbindung im Stadthafen nach Gehlsdorf zusätzlich zu der vorhandenen Fährlinie am Kabutzenhof war in den vergangenen zehn Jahren wohl auch in Anbetracht der bisher nicht realisierten Bebauungsmöglichkeiten am Christinenkai und aufgrund der nicht darstellbaren Wirtschaftlichkeit kein Thema.

Missstände ÖPNV

In der Innenstadt sind zum ÖPNV noch folgende Defizite feststellbar:

- unzureichende Einbindung von Teilbereichen des Stadthafens
- fehlende Personenfährverbindung zwischen dem Mittelbereich des Stadthafens und Gehlsdorf

4.8.4 Fußgängerverkehr

Sanierungsziel 1998

Folgende Sanierungsziele sind 1998 zum Fußgängerverkehr formuliert worden:

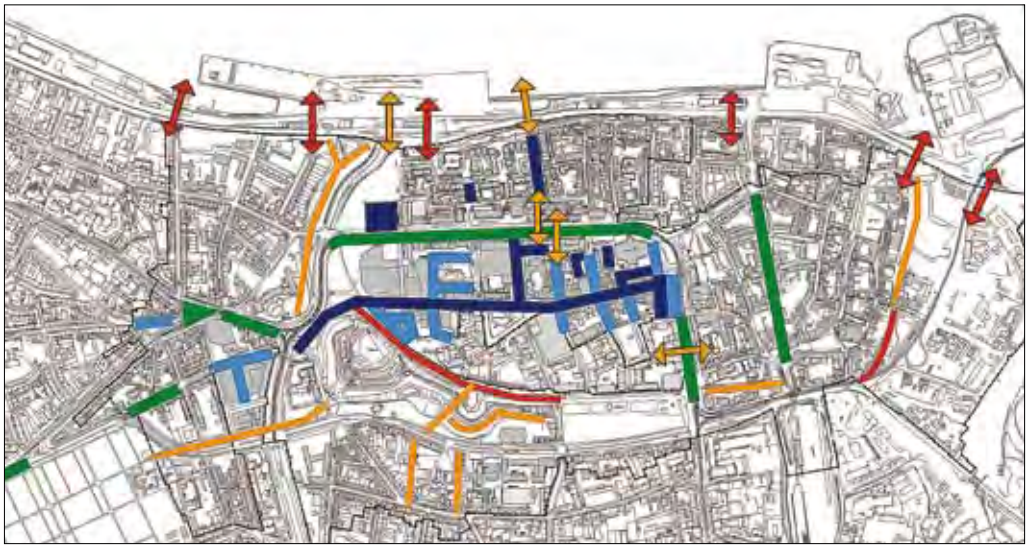
- alle Straßen, außer Hauptverkehrsstraßen, im Interesse eines besseren Schutzes der Fußgänger mit Tempo ≤ 30 km/h als attraktive Verbindungen
- ausreichende und sichere Wege und Querungen auf den Hauptstraßen
- attraktive Wege in und zwischen den großen öffentlichen Freiräumen (Lindenpark, Wallanlagen, Ufer der Warnow)

Verkehr

Auch wenn es von einigen Nutzern kaum wahrgenommen wird, ist der Fußgängerverkehr in der Innenstadt die wichtigste und quantitativ stärkste Verkehrsart. Zunächst erledigen die ca. 11.000 Bewohner des Sanierungsgebietes sowie viele aus den angrenzenden Bereichen mehr als in der übrigen Stadt ihrer Wege zu Fuß. Aber auch alle anderen Besucher der Innenstadt legen, unabhängig vom Zweck des Besuches oder ihrem sonstigen Verkehrsmittel, mehr oder weniger lange Wege zu Fuß zurück.

So ist es nicht erstaunlich, dass sich allein in der Kröpeliner Straße, wo in den vergangenen Jahren wiederholt Zählungen des Einzelhandelsverbandes Nord-Ost stattfanden, ähnlich viele Leute bewegen wie Pkw auf der L 22 (Am Strande-Warnowufer), Langer Straße und der August-Bebel-Straße zusammen. Ansonsten liegen aber kaum systematische Daten, die quantitative oder gar qualitative Aussagen ermöglichen würden, zu den Fußgängerbewegungen vor.

Die wesentlichsten Baumaßnahmen zugunsten der Fußgänger fanden, wie in der folgenden Analysekarte dargestellt, vor allem seit 1998 statt.



Karte Analyse
Fußgängerzonen/Fußwege

- Fußgängerzonen bis 1998
- neue Fußgängerzonen bis 2007
- fußgängerfreundlich gestaltete Bereiche (alle zwischen 1998 und 2006 neu gestaltet)
- wichtige Fußwege und Fußgängerquerungen bis 1998
- wichtige Fußwege und Fußgängerquerungen bis 2007

Durch die neuen Umgehungen Verbindungsstraße Saarplatz-Steintor (VSS) und Verbindungsstraße Schröderplatz-Warnowufer (VSW) kamen wichtige Bereiche, wie Neuer Markt und Am Brink als eigentliche Fußgängerzonen, aber auch wichtige Umgestaltungen, wie im Friedhofsweg, auf dem Doberaner Platz, in der Steinstraße oder vor allem in der Langen Straße hinzu.

Ausgesprochen positiv für die Erlebbarkeit und Funktionsfähigkeit der Altstadt sind zudem neu angelegte öffentliche Hausdurchgänge an der Langen Straße und der Steinstraße, der neue ampelgeregelte Überweg über die L 22 an der Schnickmannstraße sowie neue Wege in den Wallanlagen oder an der Stadtmauer zwischen Gerberbruch und Slüterstraße.

Für die Fußgänger ebenfalls wichtig ist die fortgeschrittene Sanierung des Nebenstraßennetzes, wo z. B. durch die Erneuerung der Oberflächen, aber auch durch Absenken von Gehwegen an Kreuzungen und die Abschaffung des halbseitigen Parkens auf Gehwegen Verbesserungen eintraten.

Verkehr

Die technische Ausführung der Straßen und Gehwege ist in den neu gestalteten Bereichen gut, Ausstattung und Beleuchtung entsprechen den technischen Standards. Eine Wegweisung findet im touristischen und kommerziellen Bereich statt, könnte aber noch verbessert werden.

Im Bereich der Barrierefreiheit, nicht nur für Rollstuhlfahrer, sondern auch für Sehbehinderte und Blinde sowie hörgeschädigte und gehörlose Menschen, ist noch einiges notwendig, aber auch leistbar.

Schließlich sei noch, vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung, das vermehrte Einrichten von Ruhepunkten (Bänke!) im Wegenetz angesprochen. Hier gibt es noch Nachholbedarf.

Grenzen gesetzt sind der fußgängergerechten Umgestaltung teilweise durch die beengten Straßenräume der Altstadt, die nicht alles für den Fußgänger Wünschenswerte zulassen. Bei geringer Verkehrsbelastung im Nebenstraßennetz bleibt dies aber verträglich. Konflikte mit illegalen Zuständen, wie Gehwegparken oder den vielfach im Wege stehenden Mülltonnen, lassen sich nicht planerisch, sondern nur durch Ordnungsmaßnahmen lösen. Denn schließlich gibt es auch in Rostock eine Abfallsatzung, die eindeutig klärt, dass private Mülltonnen nicht im öffentlichen Verkehrsraum stehen dürfen.

Eine wichtige planerische Aufgabe aber war und ist die Gestaltung der Hauptverkehrsstraßen und vor allem ihrer Querungspunkte, um der Trennwirkung der großen Trassen für Fußgänger zu begegnen. Im Vorfeld der Planung der Verbindungsstraße Saarplatz-Steintor wurden in einer Stadtverträglichkeitsuntersuchung hierzu Leitlinien aufgestellt. Wichtig darin sind die Forderungen nach ausreichenden Breiten der Nebenräume im Verhältnis zur Bedeutung der Straße, sicheren Querungsstellen in ausreichend kleinen Abständen, nicht zu langen Wartezeiten sowie einer guten Gestaltung der Nebenräume, wozu insbesondere eine Begrünung bzw. Baumreihen gehören.

Diese Forderungen stehen an den potentiellen Konfliktpunkten von Straßenhauptnetz und wichtigen Fußgängerverkehrsachsen oft im Widerspruch zur notwendigen Leistungsfähigkeit für den Motorisierten Individualverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr.

Analyse Konflikte mit Hauptstraßennetz

Betrachtet man unter diesen Gesichtspunkten die Hauptstraßen im Stadtzentrum, kommt man zu folgenden Ergebnissen:

- Verbindungsstraße Saarplatz–Steintor

Die Raumaufteilung, Abfolge der Querungsstellen und Bepflanzung sind den Zielen angepasst. Die Wartezeiten an den Ampelkreuzungen, insbesondere am Steintor über die Steinstraße und an der Herrmannstraße als wichtigste Verbindung von der Steintor-Vorstadt zur Innenstadt, sind aber zu lang.

- Verbindungsstraße Schröderplatz–Warnowufer

Diese Strecke verläuft vollständig zwischen Grünanlagen und Plätzen, so dass die Kriterien für Raumaufteilung und Baumpflanzungen nicht direkt angewendet werden können. Weitere Querungsstellen sind nicht notwendig, da sich in den angrenzenden Bereichen keine Fußwege anschließen. Eine direktere Verbindung vom Kröpeliner Tor zur Doberaner Straße über den Schröderplatz wäre zwar wünschenswert, ist aber wegen des neu errichteten Gleisdreiecks nicht möglich.

Die Querungsmöglichkeit zum Kröpeliner Tor ist verbesserungswürdig.

- Ernst-Barlach-Straße/Mühlendamm

Zwar liegt nur ein Teil dieser Straße im Sanierungsgebiet, sie ist aber ein wichtiger Zugang zum Stadtzentrum. Hier gibt es östlich der Barlach-Brücke große Konflikte durch die zu engen Seitenräume, die zudem vom Radverkehr überlagert werden. Straßenbäume fehlen folgerichtig in diesen Bereichen ebenfalls. Auch die Distanzen der Querungspunkte sind sehr problematisch; zudem ist der Weg unter der Brücke zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof und dem Platz An der Viergelindenbrücke für die Fußgänger nur schwierig passierbar, da ein Gehweg vollständig fehlt. Die Fußgängerrampen von der Brücke aus sind in sehr schlechtem Zustand. An der Warnowstraße sind die Aufstellflächen auf der Südseite des Mühlendammes viel zu klein, die Wartezeiten erheblich zu lang.

- L 22 (Am Strande–Warnowufer)

Die L 22 am Nordrand der Innenstadt im Übergang zum Stadthafen ist funktionell zur Verkehrserschließung der Innenstadt wichtig für das Sanierungsgebiet. Mit der weiteren Entwicklung des Stadthafens gemäß dem Rahmenplan für dieses Areal wird diese Verbindung noch bedeutender. Bis auf wenige Bereiche stellt diese Straße für den Fußgänger sowohl straßenbegleitend als auch querend eine Barriere dar.

Auf der Südseite der L 22, bis auf den neuen Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Haedgestraße, ist das vorhandene Angebot schon als Fußweg kaum zumutbar, muss aber noch mit den Radfahrern geteilt werden. Der Stadthafen auf der Nordseite ist als Tempo-20-Zone ausgeschildert und wird als Mischverkehrsfläche genutzt. Teilweise gibt es östlich des Hafenhauses, demnächst westlich der Grubenstraße, bereits sanierte, für den Fußgänger gut begehbare Bereiche.

Diese Nordseite ist zudem von der Stadtseite nur mit Einschränkungen zu erreichen. Die Aufstellungsflächen an den Übergängen sind teilweise zu klein und durch den Radverkehr beeinträchtigt, die Erreichbarkeit ist eingeschränkt (Schnickmannstraße). Die Wartezeiten liegen teilweise sehr hoch, die Abstände zwischen den Querungen sind deutlich zu groß. So fehlen zwischen Schnickmannstraße und Grubenstraße (ca. 600 m Länge) zwei Querungen.

Missstände Fußgänger-Verkehr

Das Netz sicherer und attraktiver Fußgängerverbindungen ist noch nicht ausreichend ausgebaut. Schwierig sind vor allem einige Querungssituationen mit dem Hauptstraßennetz innerhalb bzw. am Rande des Sanierungsgebietes wie z. B. zur L 22.
Die Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen sind für Fußgänger oft zu lang.
Die Barrierefreiheit des öffentlichen Straßennetzes ist trotz vielfältiger baulicher Maßnahmen der vergangen Jahre noch verbesserungsfähig.
Die Anzahl und Verteilung notwendiger Ruhepunkte (Bänke o. ä.) ist noch unzureichend.

4.8.5 Fahrradverkehr

Sanierungsziel 1998

In der 1. Fortschreibung zum Rahmenplan des Sanierungsgebietes wurden 1998 zum Radverkehr folgende Ziele fixiert:

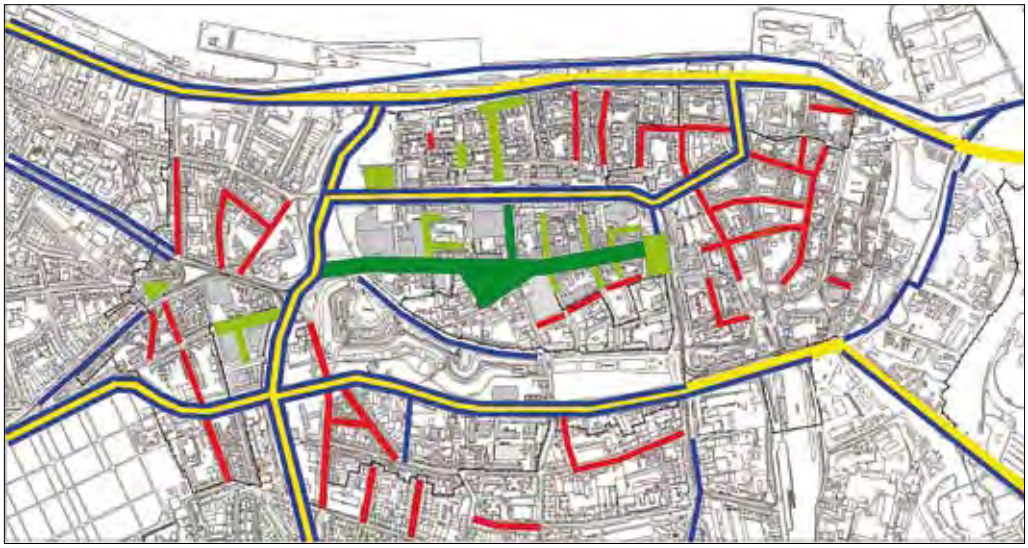
- alle Straßen, außer Hauptverkehrsstraßen, mit Tempo ≤30 km/h als attraktive Verbindungen
- ausreichend und sichere Wege und Querungen auf den Hauptstraßen
- attraktive Wege in und zwischen den großen öffentlichen Freiräumen (Lindenpark, Wallanlagen, Ufer der Warnow)
- zeitgemäße und ausreichende Abstellanlagen an den wichtigen Zielpunkten im Sanierungsgebiet

Verkehr

Der Fahrradverkehr in Rostock nimmt stetig zu. Allein zwischen 2004 und 2006 stieg der Anteil Fahrrad fahrender Verkehrsteilnehmer um gut 30 %. Eine Gesamtübersicht der Entwicklungsdynamik ist nur unzureichend darstellbar, da es über einen längeren Zeitraum keine kontinuierlichen Verkehrszählungen für das Stadtzentrum gibt. Die überwiegend flache Topographie, ein inzwischen in weiten Teilen der Stadt gut ausgebautes Radwegenetz und steigende Pkw-Kosten tun ihr Übriges dazu. Aufgrund des fehlenden kostengünstigen Parkraumes im Stadtzentrum werden kurze Wege zunehmend mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Die untere Abbildung zeigt das Radwegenetz im Sanierungsgebiet und dessen Anschlüsse an das Umfeld mit Stand 2006.

Wichtig ist, dass das gesamte verkehrsberuhigte Nebenstraßennetz in Tempo-20/30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen auch ohne die Anlage gesonderter Radwege von den Radfahrern problemlos auf der Fahrbahn genutzt werden kann.



Karte Analyse Radwege 2006

- vorhandene ausgewiesene Fahrradwege
- Einbahnstraßen, die durch Radfahrer nicht in Gegenrichtung befahrbar sind
- Fußgängerzonen
- Fußgängerzone, die nur zeitlich begrenzt durch Radfahrer befahrbar ist
- MIV-Hauptstraßennetz (innerer Tangentenring)

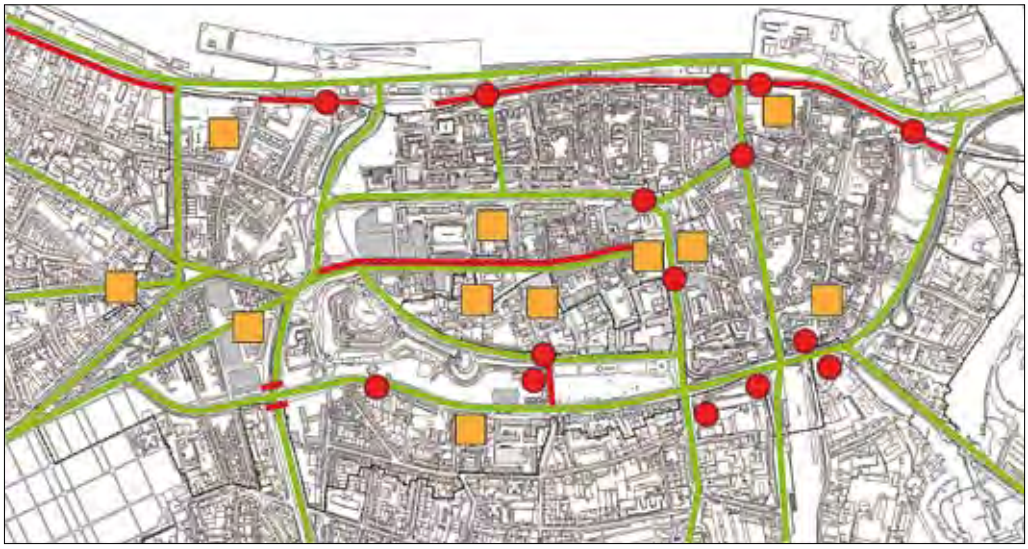
Dargestellt sind zudem Einbahnstraßen, die derzeit (noch) nicht gegen die Fahrtrichtung befahren werden dürfen.

Deutlich werden Netzlücken des Radwegenetzes wie z. B. an der Ernst-Barlach-Straße.

Bewertung Radwegenetz

Wichtige Ziele für Radfahrer sind vor allem die Standorte der Universität und der Schulen, aber auch die großen Verwaltungseinrichtungen, Einkaufs- oder Veranstaltungsorte bzw. mehrere dieser Nutzungen gebündelt, wie etwa im Bereich Friedrichstraße/Zochstraße mit AOK, Gericht und Kunstschule.

Die Fahrradrouten setzen sich aus den Querungen des Stadtzentrums für den Rad-Fernverkehr und den Anfahrten der Zielpunkte zusammen. Unterlagert ist ein flächendeckender Ziel- und Quellverkehr insbesondere der Bewohner des Zentrums.



Karte Analyse
Bewertung Radwegenetz durch den ADFC
(Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)

vorhandene Fahrradrouten
wichtige Ziele für Radfahrer
Konfliktpunkte
Konfliktzonen

Für die Konfliktstellen zeigen sich klare Schwerpunkte:

- Die L 22 mit ihrem zu engen Seitenraum bringt an fast allen Querungsstellen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, zudem auch zwischen den längs fahrenden und den an den Querungsstellen wartenden Radfahrern.
- Die gesamte Kröpeliner Straße wird beständig, also auch außerhalb der zulässigen Zeit, von sehr vielen Radfahrern befahren, in Spitzenstunden bis zu 130, von denen nicht einmal 10 % absteigen. Eine ganztägig und akzeptabel zu befahrende Verbindung vom Schröderplatz zum Weg am Oberwall gibt es derzeit nicht, der neben dem Radweg der Langen Straße als Alternative dienen könnte.
- Die Ernst-Barlach-Straße als einziger Zugang zur Innenstadt von Südwesten hat auf keiner Straßenseite einen befriedigenden Zustand, es gibt starke Konflikte mit den Fußgängern an den Engstellen, die durch das Gefälle noch verschärft werden. Auch die Unterquerung der Brücke, die Querung der Bahnhofsstraße und der mangelnde Aufstellbereich am Beginn des Mühlendamms sind problematisch.
- Weitere Konfliktpunkte sind z. B.
  - unbefriedigende Einbindung der Radfahrer am Neuen Markt im Übergang zur Steinstraße
  - unzureichende Lösung an der Herrmannstraße
  - Konflikt gegenüber der Zeeck'schen Villa durch ständiges Parken auf dem Gehweg
  - vom Süden her zum Steintor wird der Radweg in einer unklaren Situation an der Lindenstraße aufgelöst und nur als gemeinsamer Fuß- und Radweg weitergeführt.

Dazu kommen noch die teilweise deutlich zu langen Wartezeiten an den Querungen der Hauptverkehrsstraßen, die die Radfahrer mit den Fußgängern gemeinsam haben.

Für die Radfahrer ist aber auch die Frage nach dem Ruhenden Verkehr wichtig. Insbesondere im Bereich der größeren Ziele müssen auch entsprechende öffentliche Fahrrad-Abstellanlagen vorhanden sein, wenn es nicht zu Belästigungen oder gar Gefährdungen kommen soll.

Verkehr

Eine Zählung zu verschiedenen Tageszeiten ergab erhebliche Defizite vor allem am Kröpeliner Tor, am Kaufhaus „Galeria Kaufhof“, am Universitätsplatz, am Rostocker Hof, an der Stadtbibliothek, der ehemaligen Post am Neuen Markt, an der Schwaanschen Straße, der Herrmannstraße (Eingang Universität, Rostocker Hof, der Großen Stadtschule, der Ökovilla) und am Universitätshochhaus August-Bebel-Straße.

Die Probleme treten also systematisch an nahezu allen Standorten der Universität sowie an der Kröpeliner Straße auf. Am schwierigsten ist die Situation vor dem Hauptgebäude der Universität, wo die Anzahl der wild abgestellten Räder das Angebot im dreistelligen Bereich überschreitet.

Missstände Radverkehr

Das Radwegesystem der Hansestadt Rostock weist in der Innenstadt und innerhalb des Sanierungsgebietes immer noch Netzlücken auf, und es gibt vor allem zum Hauptstraßennetz etliche Konflikt- und Gefahrenpunkte.
Quantität und Qualität der Fahrradabstellanlagen sind ungenügend.
Bisher existieren noch nicht ausreichende Möglichkeiten, Einbahnstraßen mit dem Fahrrad auch in die Gegenrichtung zu befahren.

4.9. Umweltsituation

Die Innenstadt ist ein besonderer Konzentrationspunkt umweltrelevanter Belange und zeichnet sich durch folgende Rahmenbedingungen aus:

- sehr enge Beziehungen zwischen Wohnen und Gewerbe
- höchste Versiegelungsrate
- geringster Grünflächenanteil
- höchste Verkehrsdichte
- größte Energienutzungsdichte.

Der Umweltbeitrag arbeitet für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ die teilräumlich wesentlichen Umweltbelange auf, soweit sie auf der Ebene eines Rahmenplanes relevant für die Umsetzung sind. Soweit ausreichend Daten vorhanden sind, wird deren Betrachtung der Entwicklung in den letzten Jahren bilanziert, ansonsten eine Bestandsaufnahme für den Stand 2006 vorgenommen. Vorangestellt wird eine Darstellung der Ausgangssituation vor Beginn der Sanierungsmaßnahmen.

Wie in anderen Teilen der Analyse auch, werden Defizite und Chancen aus diesem Bereich bewertet und mit anderen relevanten Planungsbelangen zusammengeführt.

Teilweise wird an dieser Stelle auch nur auf andere Bereiche verwiesen, wo die entsprechenden Handlungsfelder, wie z. B. das Grünverbundsystem oder die Versiegelungsgrade, bereits aufgenommen wurden.

Orientierung für die folgenden Schutzgüter und Handlungsfelder bietet der Katalog der Umweltbelange für die Bauleitplanung. Inwieweit die Abarbeitung der Umweltaspekte im Rahmenplan als Abschichtung für nachfolgende Maßnahmen gelten kann, ist im Einzelfall zu prüfen.

4.9.1 Ausgangssituation Gesamtstadt und Innenstadt

Rostock als bedeutender Hafen- und Handelsstandort entwickelte sich an der südlichen Ostseeküste in der Flussaue der Unterwarnow mit den angrenzenden geringfügigen Erhebungen aus der eiszeitlichen Endmoränenlandschaft. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts gab es keine nennenswerten Erweiterungen außerhalb der Stadtmauern. Infolgedessen befand sich die Stadt lange Zeit mit ihrem Umland in einem Gleichgewicht. Um 1850 begann die Stadt, über die mittelalterlichen Grenzen hinauszuwachsen und über die gegebene und sie umgebende Natur zu dominieren und territorial zu expandieren. Diese erste Industrialisierungswelle ging einher mit dem Eisenbahnbau, später kam der spürbare Ausbau der seeseitigen Verkehrswege hinzu.

Die zunächst ausschließlich im Westen erfolgte Industrieentwicklung führte zu einem permanent fortschreitenden Überbau des Warnowufers. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden, die natürlichen Lagebedingungen nutzend, die maritimen Wirtschaftszweige verstärkt. Mit dem Bau des Überseehafens verlagerten sich die städtischen Entwicklungsmaßnahmen erstmals in den Raum östlich der Warnow und bedingten weitere ökologische Problembereiche in der Stadt.

Die Planungs- und Investitionspraxis der DDR führte zu teilweise schwerwiegenden Umweltbeeinträchtigungen der Landschaft, des Bodens und der Gewässer.

Die ab 1990 einsetzende wirtschaftliche Entwicklung und neue Planungsabsichten bargen die Gefahr weiterer Defizite in der Umweltqualität, wie enormer Flächenverbrauch, hohe Verkehrsbelastungen und Errichtung luftschadstoffemittierender Anlagen im Stadtgebiet.

Umwelt

Gleichzeitig erlangten neue Wertigkeiten, wie Umweltschutz und Ökologie, kombiniert mit stabilen demokratischen Strukturen, an Bedeutung und bildeten den Ausgangspunkt für eine fundierte Auseinandersetzung mit den Fragen des kommunalen Umweltschutzes. In einer umfangreichen Bestandsaufnahme der Umweltsituation im Großraum Rostock wurden 1991 bestehende Konfliktpunkte und Defizite herausgearbeitet.

Für den Bereich der Innenstadt dokumentiert diese Untersuchung folgende Umweltprobleme:

- Emissionsbelastungen durch Heizanlagen, insbesondere innerhalb der Wohngebiete
- starke Beeinträchtigung des Ortsbildes, Vernachlässigung von Gebäudesanierung
- Beeinträchtigung der Wohn- und Freizeitumwelt durch Verkehr aufgrund von Lärm und Abgasen
- Schädigung der Großgehölze durch Abgase und chemische Auftaumittel
- Fehlende Grünverbindungen und unzureichendes Angebot an Spielplätzen und Grünflächen.

Die Emissionssituation wurde im Wesentlichen durch die Emission von Staub, Schwefeldioxid und Stickoxiden aus Wärmeerzeugungsanlagen bestimmt, die mit festen Brennstoffen gefeuert wurden. Die Innenstadt Rostocks und die angrenzenden Altbau-Wohngebiete waren dadurch verhältnismäßig stark belastet.

Auch die Lärmimmissionen lagen aufgrund einer relativ hohen Verkehrsdichte auf innerstädtischen Straßen häufig über den für die einzelnen Lärmzonen definierten Schwellenwerten. Eine Grobanalyse von 1991 zeigte, dass besondere Konfliktbereiche vor allem die größeren Verkehrstrassen wie Goethestraße, Schröderplatz, Grubenstraße, Lübecker Straße, Ernst-Barlach-Straße, Steinstraße oder die Straße Am Strande darstellten.

Die Qualität der Unterwarnow, an deren südliches Ende das Stadtzentrum grenzt, war durch starke anthropogene Belastungen gekennzeichnet, die durch verschiedenste Einträge (kommunales und industrielles Abwasser, Düngung, Lasteinträge) verursacht wurden. Die Abwasserentsorgung der alten Gebiete Rostocks erfolgte größtenteils über ein Mischwassersystem. Dessen Kanäle konnten bei starken Regenereignissen oft nicht das gesamte Mischwasser aufnehmen, so dass belastetes Abwasser in erheblichen Mengen direkt oder grob gereinigt in die Unterwarnow geleitet wurde.

Um die Stadt Rostock mit Trinkwasser zu versorgen, musste Oberflächenwasser aus der Oberwarnow entnommen und im Wasserwerk aufbereitet werden. Die unmittelbar östlich des Stadtzentrums ausgewiesenen Trinkwasserschutzzonen I - III für das Wasserwerk dienten dem Schutz vor unzulässigen Nutzungen und Einleitungen.

Der Zustand der Ver- und Entsorgungsnetze für Trinkwasser und Abwasser ließ eine erhebliche Sanierungsnotwendigkeit vermuten.

Für den Boden musste aufgrund der mangelnden Umweltschutzgesetzgebung, ihrer Überwachung und der unzureichenden Möglichkeiten zur Entsorgung von Schadstoffen in der ehemaligen DDR von erheblichen Verdachtsmomenten für Kontaminationen auch im Stadtzentrum von Rostock ausgegangen werden. Nicht auszuschließen waren außerdem Bodenbelastungen aufgrund historischer Nutzungen. Hinzu kam, dass große Teile der Innenstadt Aufschüttungsbereiche sind, welche ebenfalls häufig Verunreinigungen aufwiesen. Eine flächendeckende Erfassung von altlastenverdächtigen Standorten gab es bis 1991 nicht.

Die Siedlungs- und Bebauungsstruktur des Stadtzentrums bestimmte wesentlich die abfallwirtschaftliche Situation. Der Innenstadtbereich mit überwiegend dezentraler Ofenheizung

zeichnete sich gegenüber Gebieten mit Fernwärme bzw. zentraler Heizversorgung durch einen geringeren Anteil an Papier sowie einen größeren Anteil an Asche im Hausmüll aus. Sekundärrohstoffe, wie Papier, Glas, Metalle und Kunststoffe konnten in so genannten SERO-Aufkaufstellen abgeliefert werden. Gesonderte Container wurden nur für Sperrgut aufgestellt. Der Gestaltung von Stellplätzen für Hausmülltonnen wurde insgesamt wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

Nach 1990 erhöhte sich nicht nur die Abfallmenge insgesamt, es kamen auch andere Fraktionen wie der Verpackungs- und Materialverbund hinzu. Erste Sammelbehälter für Glas und Papier erschienen im Straßenbild. Ein besonderes Problem stellte die zunehmende Verschmutzung mit Hundekot und anderen Abfällen in der Innenstadt dar.

Zur Verbesserung der Umweltqualität im Stadtzentrum von Rostock ist in den letzten Jahren viel getan worden. Neue Planungsinstrumente der Umweltvorsorge, wie z. B. Umweltverträglichkeitsprüfungen, fanden dabei bei Großprojekten, wie dem Ausbau der Verbindungsstraße Saarplatz–Steintor und der Verbindungsstraße Schröderplatz–Warnowufer erstmals umfassende Anwendung. Die daraus resultierenden Ergebnisse stellten zugleich einen wichtigen Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit dar.

Die nachfolgenden Darstellungen geben einen Überblick der überwiegend positiven Umweltveränderungen der letzten Jahre im Herzen der Stadt innerhalb des Sanierungsgebietes.

4.9.2 Lärm, Lufthygiene, Stadtklima

Sanierungsziele 1998

Abgeleitet aus den Erläuterungen zu den einzelnen Unterpunkten der Umweltsituation sind 1998 separate Unterziele formuliert worden.

Zum Thema Lärm/ Schadstoffminderung waren dies:

- Förderung des Umweltverbundes
- Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch Nutzungsmischung und Zentralisierung, Verkehrslenkung und Geschwindigkeitsreduktion
- CO_2-Minderung durch Verbesserung der Heizsysteme und Wärme-Dämmung auch bestehender Gebäude

Lärm

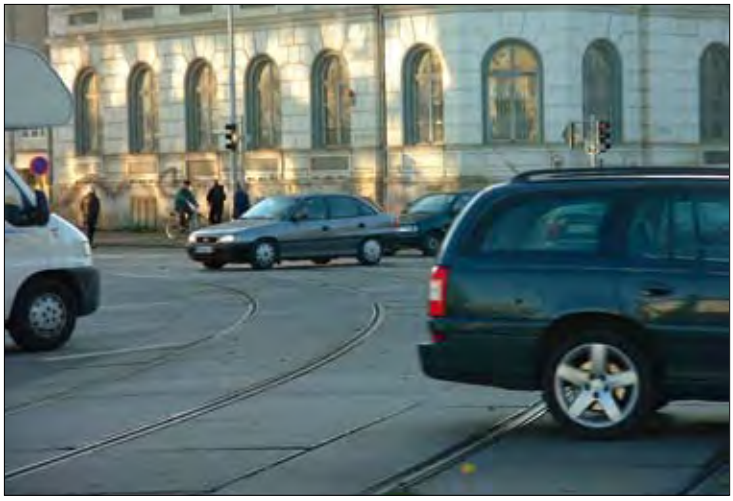
Die Lärmimmissionssituation im Sanierungsgebiet wird durch den Straßenverkehr geprägt. Weiterhin ist hier der kulturelle und politische Veranstaltungsschwerpunkt Rostocks unter freiem Himmel mit entsprechenden Beeinträchtigungen der Anwohner. Andere Lärmquellen, wie Gewerbe, Industrie, Sport- und Freizeiteinrichtungen leisten hierzu nur geringe Beiträge.

Aufgrund der topographischen Situation und der historischen Stadtstruktur tangieren hoch belastete Verkehrstrassen in der West-Ost-Relation das Stadtzentrum.
Dies sind:

- die L 22 Warnowufer-Am Strande mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 37.000 bis 43.000 Kfz/Tag und die

- August-Bebel-Straße-Ernst-Barlach-Straße mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 20.000 Kfz/Tag.

Umwelt



Hohe Verkehrsbelastung auf der Steintorkreuzung

Durch den inzwischen realisierten Ausbau des äußeren Tangentenringes mit dem Warnowtunnel im Norden und der A 20 im Süden erfolgte eine Verringerung des Durchgangsverkehrsanteiles im Stadtzentrum. Spürbare Verkehrsverlagerungen und Verkehrsberuhigungen wichtiger Straßen- und Platzräume fanden infolge umfangreicher Verkehrsbaumaßnahmen im Sanierungsgebiet statt.

Vereinzelt im Zusammenhang mit Umgestaltungsmaßnahmen, wie z. B. der Verkehrsberuhigung auf dem Doberaner Platz einhergehende Verkehrsverlagerungen in stark durch Wohnnutzung geprägten Straßen haben unlängst zu Lärmkonflikten geführt. Hier ist zu prüfen, ob es sich um vorübergehende baubedingte Erscheinungen oder strukturelle Ursachen (Netzstruktur, Kapazitätsprobleme) mit dauerhafter Wirkung handelt. Gegebenenfalls muss dann mit entsprechenden planerischen Maßnahmen auf solche Missstände reagiert werden.

Weitere Lärmrelevanz hat im Sanierungsgebiet die Wahl der Fahrbahnoberfläche bei anstehenden Fahrbahnsanierungen, wie sie ja im erheblichen Umfang in der Vergangenheit realisiert wurden. Der Einsatz von Natursteinpflastern erfolgte im untergeordneten Netz in historisch wertvollen Stadtteilen, so dass Lärmbeschwerden von Anwohnern über zu „laute Pflaster“ im Sanierungsgebiet relativ selten sind. In Abstimmung mit dem Tief- und Hafenbauamt, dem Amt für Kultur und Denkmalpflege und dem Sanierungsträger wurden im AK „Lärmminderungsplanung“ unter Federführung des Amtes für Umweltschutz der Hansestadt Rostock zwischen 2003 - 2004 „Planungsempfehlungen zum Einsatz von Pflasterbelägen“ erstellt, welche seitdem als Entscheidungs- und Abwägungshilfe dienen und zu einer Objektivierung der Diskussion beigetragen haben.



Für das Sanierungsgebiet liegt ein aktueller Schallimmissionsplan für den Straßenverkehr vor. Dieser umfasst das gesamte Straßenetz im Sanierungsgebiet und basiert auf Zähldaten zwischen 2003 und 2005. Es wurden Rasterlärmkarten nach DIN 18005 für den Straßenverkehr (alle Straßen), die Straßenbahn und den Gesamtverkehr für den Bereich des Sanierungsgebietes berechnet sowie eine Betroffenenermittlung gemacht.

Dieser detaillierte Schallimmissionsplan ermöglicht eine Bearbeitung von Fragestellungen, wie:

- neue Nutzungen für Baufelder, Quartierserweiterungen etc.
- Straßensanierungen (Pflastereinsatz u. a.)
- Variantenuntersuchungen und Schallimmissionsprognosen zu Erschließungsplanungen, z. B. Neue Warnowstraße
- Beantragungen von Investitionszuschüssen und Zuarbeiten zum Gutachterausschuss bei Entlassung

Durch ein begonnenes Veranstaltungsmanagement wird versucht, Veranstaltungsorte zu variieren sowie Veranstaltungszeiten und elektroakustisch verstärkte Geräuschemissionen innerhalb eines zulässigen Maßes zu regeln.

Missstände Lärm

- Lärmbelastungen werden fast ausschließlich durch Straßenverkehr verursacht
- Hauptkonflikte an Hauptverkehrsstraßen wie L 22, aber auch teilweise durch unerwünschte Verkehrsverlagerungen ins untergeordnete Netz
- Geräuschbelastungen elektroakustisch verstärkter Freiluftveranstaltungen sind unumgänglich für eine lebendige Innenstadt, bedürfen aber besonderer Aufsicht und Reglementierungen zum Erhalt der Wohnfunktion der Innenstadt

Lufthygiene Stadtklima

Die Aussagen zur Lärmsituation lassen sich sinngemäß auch auf die Luftschadstoffsituation übertragen. Die Belastung wird durch den Straßenverkehr geprägt. Andere Quellen, wie Gewerbe und Kleinfeuerungsanlagen/Heizungen leisten nur geringe Beiträge. Rund 70 % des Wärmebedarfs im Sanierungsgebiet werden mit Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung gedeckt. Das führt zu deutlichen Immissionsentlastungen für die Innenstadt.

Die lufthygienische Belastung mit Schadstoffen entwickelte sich im Stadtgebiet unterschiedlich. Während Schwefeldioxid nahezu die Nachweisgrenze erreicht hat, Kohlenmonoxid, Ozon und Benzol leicht sinkende Konzentrationen bei mittlerem Niveau aufweisen, befinden sich Stickoxide (NO, NO_2) und lungengängiger Feinstaub, einschließlich Russpartikel (PM_{10}), an den Belastungsschwerpunkten des Motorisierten Individualverkehrs im kritischen Bereich.

Seit Jahren wurden im Rahmen von Screening-Messverfahren durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) gerade für Straßen im Sanierungsgebiet Belastungsschwerpunkte festgestellt, da hier hohe Verkehrsaufkommen mit ungünstigsten Straßenraumgeometrien (Schluchten) und häufigen Stausituationen aufeinander treffen.

Auf der viel befahrenen L 22/Am Strande wurden 2006 erhöhter Feinstaub und vermehrt Stickstoffdioxid festgestellt. An über 50 Tagen wurde hier der zulässige Tagesgrenzwert von 50 $\mu g/m^3$ für Feinstaub überschritten. EU-weit zulässig sind 35 Tage. Auch bei Stickstoffdioxid wird eine Überschreitung des derzeitigen Grenzwertes von 48 $\mu g/m^3$ (Jahresmittelwert) erwartet. Folglich werden Luftreinhaltepläne erstellt werden müssen.

Die Gestaltung einer stadtklimatisch gesunden Aufenthalts- und Wohnqualität erfordert erhöhte Aufmerksamkeit. Eine hohe Bodenversiegelung und wenig Biomasse, einschließlich straßenbegleitender Bäume, erzeugen besondere klimatische Verhältnisse. Das Innenstadtklimatop ist gekennzeichnet durch starke Aufheizung am Tage, mäßiger nächtlicher Abkühlung (Wärmeinsel), geringer Luftfeuchtigkeit und vergleichsweise hoher Schadstoffbelastung. Extrem ist eine Frischluftschneise, die direkt von der Ostsee an der Westkante der Altstadt entlang der Fischerbastion in die Innenstadt führt. Am Mikroklima der Innenstadt hat es kaum Veränderungen gegeben, wird von der erheblichen Schadstoffentlastung durch die vollständige Substituierung der festen Brennstoffe abgesehen.

Missstände Lufthygiene Stadtklima

- Luftschadstoffbelastungen werden fast ausschließlich durch Straßenverkehr verursacht
- Hauptkonflikte an Hauptverkehrsstraßen, wie L 22
- zu wenig Biomasse im Innenstadtbereich

4.9.3 Boden, Altlasten

Sanierungsziele 1998

Sanierungsziele zum Thema Boden/Altlasten waren 1998:

- Verringerung des Versiegelungsgrades durch kleinteilige Entsiegelung und Erweiterung der öffentlichen Grünanlagen (Wallanlagen, Ufer der Warnow, östlich der Stadtmauer
- Erfassung und problembezogene Sanierung von Altlasten



Karte Analyse Bodenversiegelung im Sanierungsgebiet

Bei den Böden in der hoch verdichteten Innenstadt handelt es sich überwiegend um anthropogen geprägte Aufschüttungsböden, deren Bedeutung und Funktionsfähigkeit deutlich eingeschränkt ist.

Sie sind durch Merkmale wie Versiegelung der Oberfläche, Verdichtung, Ablagerung technogener Substrate gekennzeichnet.

Versiegelung

Größere unversiegelte Bereiche findet man vor allem im Bereich der öffentlichen Grünanlagen.

Eine Analyse des Versiegelungsgrades der Innenhöfe aus dem Jahr 2005 zeigt, dass circa ein Drittel der Hofbereiche optimal mit Garten- und Grünflächen ausgestattet ist bzw. nur eine geringe Versiegelung aufweisen. Bei einem weiteren Drittel der Höfe sind Teilflächen für Stellplätze und gewerbliche Nutzungen versiegelt. Der Anteil der überwiegend versiegelten bzw. voll versiegelten Hofbereiche beträgt ca. 35 %. Für das Stadtzentrum insgesamt konnte ein Versiegelungsgrad von 74 % ermittelt werden. Die Daten resultieren aus der teilautomatisierten Luftbildauswertung durch die Universität Rostock im Jahr 2002. Aus der Bilanz wird ersichtlich, dass im hoch verdichteten Innenstadtbereich unversiegelte Räume vorhanden sind, die einen positiven Beitrag für den Naturhaushalt und die Aufenthaltsqualität liefern.

Der höchste Versiegelungsgrad ist im Kernbereich der City zwischen Langer Straße und Krö-peliner Straße sowie um den Doberaner Platz zu verzeichnen.

Für die flächensparende Stadtentwicklung spielt auch die Widernutzung brach gefallener Flächen eine wichtige Rolle.

Bodenkontamination

Vorsorgeuntersuchungen des Bodens auf Kontaminationen durch PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) und Schwermetalle wurden in den letzten Jahren an ausgewählten Standorten durchgeführt. Im Ergebnis der Untersuchung wurde festgestellt, dass

die ermittelten Schadstoffwerte der anthropogenen Hintergrundbelastung entsprechen. Die Prüfwerte nach der Bodenschutz-Verordnung wurden nicht überschritten.

Zur Ermittlung der Hintergrundwerte in Aufschüttungsbereichen, insbesondere an der Warnow, wird aktuell ein Untersuchungsprogramm in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Umwelt und Geologie (LUNG) in Güstrow erarbeitet.

Gemeinsam mit dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Hansestadt Rostock wird dafür Sorge getragen, dass Sand und Boden auf Spielplätzen gesundheitlich unbedenklich sind. So wurde im Zuge der Errichtung des Spielplatzes Östlich der Stadtmauer sauberer Boden aufgebracht. Schrittweise finden an weiteren Spielanlagen Bodenuntersuchungen statt, um den Kindern gesunde Spielbedingungen zu garantieren. Auch für den Spielplatz in der Zochstraße wurde eine entsprechende Bodenuntersuchung durchgeführt und keine relevante Belastung festgestellt.

Altlasten

Die Bedeutung der katastermäßigen Führung von Altlastverdachtsflächen für die Planung widerspiegelt sich gut am Beispiel des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum“. Seit dem Jahr 2000 wurden bis 2005, relativ gleichmäßig verteilt, insgesamt 88 entsprechende Anfragen zu altlastenverdächtigen Flächen im Sanierungsgebiet an das Amt für Umweltschutz der Hansestadt Rostock gerichtet.

Von ursprünglich für diesen Bereich registrierten 930 altlastverdächtigen Flächen (zumeist Standorte ehemaliger Gewerbebetriebe), die im Altlastinformationssystem geführt wurden, konnte der Altlastverdacht für 870 Flächen in den letzten Jahren durch systematische Überprüfung ausgeräumt werden.

Für das Sanierungsgebiet sind derzeit noch 48 Flächen mit Altlastverdacht im Kataster verzeichnet. Insgesamt sechs Flächen wurden zwischen 1998 und 2005 im Zuge von Baumaßnahmen saniert.

Umfangreiche Untersuchungen der Altlasten fanden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren (Karlstraße, Östlich der Stadtmauer), den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der August-Bebel-Straße und der Verbindungsstraße Schröderplatz–Warnowufer sowie am Friedhofsweg und am Jakobikirchplatz statt.

Missstände Boden Altlasten

- Der Boden im Sanierungsgebiet, insbesondere im Kernbereich, ist stark versiegelt mit nachteiligen Folgen für Wohnqualität, Mikroklima und Wasserabfluss
- Im Sanierungsgebiet gibt es noch 48 Flächen mit Altlastverdacht (vorrangig Bodenverunreinigungen; Sanierungserfordernis im Zuge von Baumaßnahmen).

4.9.4 Hochwassergefährdete Bereiche

Sanierungsziele 1998

Das Sanierungsziel von 1998 bestand in der Entwicklung eines schlüssigen Hochwasserschutzkonzeptes für die Planbereiche am Ufer der Warnow.

Insgesamt befinden sich fast 24 ha des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ im überflutungsgefährdeten Bereich. Dies betrifft das Areal „Östlich der Stadtmauer“ und weite Teilbereiche entlang des Stadthafens.



Karte der hochwassergefährdeten Bereiche innerhalb des Sanierungsgebietes (Überflutungsgebiete bei einem Wasserstand von 2,90 m über HN)

Realisiert wurden bisher ausschließlich Maßnahmen des individuellen Hochwasserschutzes im Zusammenhang mit Neubauten innerhalb des potentiellen Überschwemmungsbereiches. So dürfen Hauptnutzungen von Gebäuden bei Neubauten innerhalb von überschwemmungsgefährdeten Arealen in der Innenstadt erst ab einer Höhe von 3,10 m über HN eingeordnet werden.

Missstände Hochwasserschutz

Innerhalb des Sanierungsgebietes sind keine gebietswirksamen Baumaßnahmen zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes realisiert worden.

4.9.5 Energie

Sanierungsziele 1998

Zur Energieproblematik wurde 1998 in der 1. Rahmenplanfortschreibung kein separates Sanierungsziel formuliert. Dennoch gab es schon damals Orientierungen auf den Einsatz moderner Heizsysteme und die Beförderung des Fernwärmeeinsatzes innerhalb der Innenstadt sowie eine Förderung von Wärmedämmungen an Bestandsgebäuden.

Rostock hat in den vergangenen Jahren in vorbildlicher Weise den Einsatz fossiler Brennstoffe vermindert und damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Diese Bemühungen sind auch für das Rahmenplangebiet nachweisbar. So dominieren hier die rohrleitungsgebundenen Wärmeenergieträger Fernwärme und Erdgas.

Rund 70 % des Wärmebedarfs im Sanierungsgebiet wird mit Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung gedeckt, die außerhalb des Sanierungsgebietes erzeugt wird. Das führt zu deutlichen Immissionsentlastungen für die Innenstadt.

Zwischen 1998 und 2004 erhöhte sich die Versorgung aus rohrleitungsgebundenen Energieträgern im Sanierungsgebiet um ca. 5,3 % (witterungsbereinigt) trotz leichten Rückgangs sowohl der Bevölkerungszahl als auch des Gebäudebestandes.

Wärmebedarfssenkungen durch Sanierungen im Gebäudebestand wurden durch Neubauten und Energieträgerumstellung kompensiert und sogar übertroffen. Dazu gehören u. a. Gebäudekomplexe, wie die „Deutsche Med“ und das Hotel „Radisson“. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Entwicklung in der Innenstadt, trotz des insgesamt schrumpfenden Wärmemarktes, zugunsten der Fernwärme verläuft. Infolgedessen ergeben sich Verbesserungen für die lokale Emissionssituation im dicht bebauten Stadtzentrum, das ohnehin durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe belastet ist.

Trotzdem sind noch nicht bei allen Bestandsgebäuden die erforderlichen Wärmedämmstandards entsprechend der Energieeinsparverordnung (EnEV) realisiert, so dass hier im Rahmen noch möglicher Sanierungen der Gebäudesubstanz Handlungsbedarf besteht.

Missstände Energie

Bisher sind nicht bei allen Bestandsgebäuden die notwendigen Wärmeschutzstandards umgesetzt.

4.9.6 Elektromagnetische Felder

Die mögliche Problematik hochfrequenter magnetischer Felder von Antennen verschiedener Mobilfunkanbieter war 1998 noch nicht thematisiert.

Hochfrequente magnetische Felder können die Lebensqualität in städtischen Räumen beeinträchtigen. Deshalb gibt es gesetzliche Anforderungen, die mittels Abstandsregelung sicherstellen sollen, dass erhebliche Belästigungen für die Nachbarschaft weitgehend ausgeschlossen werden können.

Im Bereich des Rahmenplangebietes gibt es aktuell 11 Mobilfunkanlagen. Die Schutzabstände zu nahe gelegenen Wohngebäuden, die sich aus Höhe und Entfernung der Mobilfunksender sowie ihrer Sendeleistung ergeben, werden in den meisten Fällen sicher eingehalten. Vier überwiegend der Wohnnutzung dienende Gebäude liegen im 10fachen Sicherheitsabstand der ausstrahlenden Antenne. Mit dieser Grenze setzt das Amt für Umweltschutz der Hansestadt Rostock einen Wert an, der den größtmöglichen Schutz der Bevölkerung vor elektromagnetischer Strahlung durch Mobilfunksender sicherstellen soll. Für diese Standorte wäre langfristig eine Standortoptimierung anzustreben.

Während es sich bei den meisten Mobilfunksendern um ältere Standorte handelt, von denen einige in den letzten fünf Jahren erweitert wurden, sind die Standorte Neuer Markt 2, Friedrichstraße 29, Friedhofsweg 2 und Lange Straße 38 seit 2003 neu hinzugekommen.

4.9.7 Flora, Fauna, Biotope

Dieser Abschnitt, der 1998 ebenfalls nicht separat definiert wurde, ist im Absatz 4.5 zum Stadtgrün bereits umfassend analysiert worden.

Biotope und geschützte Landschaftsbestandteile gibt es innerhalb des Sanierungsgebietes nicht. Im Osten grenzt lediglich jenseits der Unterwarnow der geschützte Landschaftsraum der Carbäkniederung an das Sanierungsgebiet an.

Nachzutragen bleibt zum Analyseteil Stadtgrün, dass sich die Hansestadt Rostock auch intensiv um den Erhalt der bestehenden Fauna, hier vor allem um den Erhalt der verschiedenen gefährdeten Vogelarten, bemüht.

Folgende Tabelle weist beispielhaft seit 1998 umgesetzte Maßnahmen des Biotop- und Artenschutzes aus.

Artenhilfs-programme	**Objekte**	**Projekt-zeitraum**	**Maßnahmen durch Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege**
Dohlen	Kröpeliner Tor, Steintor, Petrikirche, Marienkirche, Nikolaikirche	1998 - 2005	Wiederherstellung und Installation von Nistplätzen/ Nistkästen
Turmfalken	Kröpeliner Tor, Steintor, Petrikirche, Marienkirche, Nikolaikirche	1998 - 2005	Wiederherstellung und Installation von Nistplätzen/ Nistkästen
Mauersegler	Gebäude im Rahmen genehmigungs-pflichtiger Bau- oder Sanierungsmaßnahmen	1998 - 2005	Erhalt und Wiederanlage von Nistplätzen bei Sanierung oder Neubau
Fledermäuse	Gebäude im Rahmen genehmigungs-pflichtiger Bau- oder Sanierungsmaßnahmen	1998 - 2005	Erhalt und Wiederanlage von Nistplätzen bei Sanierung oder Neubau

Aufbauend darauf sind erste Ergebnisse der Artenschutzmaßnahmen die

- Annahme und Nutzung der Niststätten und Quartiere
- Verlangsamung des Rückganges der geschützten Arten
- Stabilisierung der Populationen auf niedrigem Niveau.

4.9.8 Kulturgüter/Denkmale

Kulturgüter werden als Bestandteile der Umwelt definiert, auch wenn sie weniger nach ökologischen Maßstäben als nach dem gesellschaftlichen Interesse an ihrer Sicherung und Erhaltung zu beurteilen sind. Allerdings können über die Beeinträchtigungen von Umweltmedien auch Kulturgüter bedroht sein.

Die Belange dieses Abschnitts sind ausführlich im Abschnitt 4.4 Denkmalpflege erläutert.

4.9.9 Abfallwirtschaft

Auch zum Thema Abfallwirtschaft gab es 1998 keine separaten Sanierungsziele.

Die Fragen von Ordnung und Sauberkeit sind für eine positive Entwicklung der Lebensqualität, gerade in der Innenstadt, von grundlegender Bedeutung und prägen das Erscheinungsbild der Hansestadt Rostock. Im Rahmen der Umgestaltung von Straßen und Plätzen ist die Aufstellung ausreichender und in der Gestaltung angemessener Abfallbehälter durchgeführt worden, auch die Aufstellung von Hundekot-Tütenspendern fand ihren Platz. So zählt man heute in der Innenstadt vier Unterflursammelsysteme für Glas und Papier sowie ca. 25 Unterflurpapierkörbe. Allerdings wird in einer Umfrage 2004 die Möglichkeit zur getrennten Entsorgung von Abfällen von den Bürgern schlechter bewertet als in anderen Stadtteilen Rostocks.

Auf Grund der speziellen Bedingungen in der städtebaulich sensiblen Innenstadt folgten weitere Verbesserungen, wie die generelle Umstellung der Depotcontainer für Glas auf lärmgeminderte Behälter der Lärmklasse 1, die sich durch vorbildliche Umwelteigenschaften auszeichnen.

Ein City-Handreiniger gewährleistet seit 2004 im City-Bereich neben den regulären Reinigungsleistungen zusätzliche Zwischenreinigungen in der Saison von Mai bis Oktober.

Weiterhin ein großes Problem auch in der Wahrnehmung der Bürger ist die Aufstellung von privaten Müllbehältern im Straßenraum trotz der anders lautenden städtischen Satzung. Insbesondere bei der Förderung privater und beim Verkauf städtischer Objekte wurde bisher grundsätzlich auf andere Lösungen Wert gelegt und entsprechend umgesetzt; auch vorbildliche private Lösungen wurden öffentlich vorgestellt.

Missstände Abfallwirtschaft

Im Bereich einiger bisher unsanierter Platz- und Grünflächen fehlen ausreichend Papierkörbe.
Verschmutzungen durch Hundekot stellen einen großen Missstand dar.
Es existiert kein geschlossenes System für Hundekot-Tütenspender.
Private Müllbehälter im Straßenraum sind trotz anders lautender Regelungen in der Abfallsatzung immer noch eine erhebliche Behinderung und Verunstaltung.

5 Sanierungsstrategien

Um die Sanierung eines mit 137,2 ha sehr großen Gebietes erfolgreich durchführen zu können, bedarf es strategischer Leitlinien. Das Areal der historischen Altstadt mit ihren Übergangsbereichen in die Vorstädte des 19. Jahrhunderts ist nach den tief greifenden baulichen und funktionellen Veränderungen der vergangenen Jahrzehnte nicht schematisch nach historischem Vorbild wieder herstellbar.

Dazu waren die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges zu katastrophal und die auch daraus resultierenden Veränderungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu elementar. Auch die Erfordernisse an heutiges städtisches Leben sind anders als noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Zudem hat sich das Areal der historischen Altstadt in den letzten Jahrzehnten zum kommerziellen Zentrum einer Stadt von 200.000 Einwohnern entwickelt.

Im Ergebnis dieses nicht immer konfliktfreien Entwicklungsprozesses der vergangenen Jahrzehnte, der durch die Ausweisung großer Teile der Innenstadt als Sanierungsgebiet in den vergangenen 17 Jahren deutlich beschleunigt werden konnte, müssen die historischen Werte der über 800jährigen Stadtgeschichte bewahrt, aber auch notwendige neue Funktionen, die aus der oberzentralen Bedeutung Rostocks entstehen, entwickelt und baulich ausgeformt werden.

Resümee seit 1991

Im Rahmen eines intensiven Arbeitsprozesses konnten innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ seit 1990 grundlegende strukturelle, aber auch bauliche Probleme gelöst werden.

Durch die Sanierung von inzwischen über 90 % der vorhandenen Altbausubstanz konnte die historische Altstadt von Rostock mit ihrer in großen Teilen kleinmaßstäblichen und vielgestaltigen Quartierbebauung für die Zukunft bewahrt werden. Die über Jahrhunderte gewachsenen Quartierstrukturen sind in vielen Bereichen durch Neubauten der letzten 17 Jahre zumeist behutsam ergänzt.

Inzwischen wurde ein Großteil der öffentlichen Infrastruktur der historischen Altstadt und der unmittelbar angrenzenden Innenstadtbereiche, also Straßen, Plätze, öffentliche Grünanlagen durch behutsame Sanierungsmaßnahmen, aber auch durch Erweiterungen und Ergänzungen in seiner Funktionsfähigkeit stabilisiert und, wie z. B. beim Inneren Tangentenring, wesentlich erweitert.

Im Verlauf des Sanierungsprozesses gab es räumliche und thematische Bearbeitungsschwerpunkte. Während zu Beginn der 1990er Jahre die Östliche Altstadt mit dem Gründungsstandort Rostocks um den Alten Markt den Handlungsschwerpunkt bildete, wurden ab Mitte der 1990er Jahre die Kräfte und Mittel im City-Kernbereich um die Kröpeliner Straße und Lange Straße zusammengeführt. Danach konzentrierte man sich mit der Errichtung der Verbindungsstraße vom Saarplatz bis zum Steintor auf das Schließen des Inneren Tangentenringes südlich der Historischen Altstadt, so dass in der Folge eine Verkehrsberuhigung des Neuen Marktes möglich wurde. Vor kurzem konnte mit dem Neubau der Verbindungsstraße zwischen Schröderplatz und Warnowufer an der Fischerbastion der westliche Lückenschluss des Inneren Tangentenringes vollendet werden.

Parallel dazu erfolgte mit der Umgestaltung des Doberaner Platzes eine erhebliche Aufwertung dieses öffentlichen Stadtraumes am Eingangsbereich zur Kröpeliner-Tor-Vorstadt.

Sanierungsstrategien

Mit diesen Baumaßnahmen einher ging eine schrittweise funktionelle Stabilisierung und Aufwertung der Wohnareale und des City-Kernbereiches als dem wichtigsten Einzelhandelsschwerpunkt Rostocks.

Betrachtet man die aktuelle Situation im Sanierungsgebiet, gibt es abgesehen vom Gebiet „Östlich der Stadtmauer“, zu welchem ein B-Plan-Verfahren läuft, im Vergleich zur 1. Rahmenplanfortschreibung im Jahr 1998 keine flächig erkennbaren Stagnationsbereiche mehr.

Neue Sanierungsstrategien

Bedingt durch die inzwischen weitgehende Lösung vieler klassischer Probleme innerhalb des Sanierungsgebietes, wie z. B. den Gebäudesanierungen, verändern sich die Arbeitsschwerpunkte und Strategien für die kommenden Jahre. Neben Quartieren, die wegen ihrer komplexen Problemlagen bisher noch nicht abschließend entwickelt werden konnten, liegen zukünftige Arbeitsschwerpunkte auch im Ausgleich funktioneller und struktureller Defizite.

Wichtige Arbeitsschwerpunkte der kommenden Jahre sind deshalb:

- ein erfolgreicher Abschluss der Gebäudesanierungen
- eine gezielte Unterstützung bei der Schließung aller noch vorhandenen großen, aber auch kleinen Baulücken
- eine Sanierung aller baulich und funktionell noch problematischen öffentlichen Straßen, Plätze und Grünanlagen
- eine Lösung der noch anstehenden Konflikte und Defizite zum Fließenden und zum Ruhenden Verkehr sowie zum Radverkehr, einschließlich einer regelmäßigen Erfolgskontrolle der realisierten Verkehrsbaumaßnahmen
- eine komplexe städtebauliche, funktionelle und bauliche Entwicklung sowohl der Westkante der Historischen Rostocker Altstadt, als auch der Nordseite des Neuen Marktes und des Areals um den Rosengarten sowie des Gebietes „Östlich der Stadtmauer“
- die systematische und räumlich ausgeglichene Weiterentwicklung des City-Kernbereiches als Wirtschafts- und Einzelhandelsschwerpunkt der Stadt
- eine gezielte Förderung notwendiger öffentlicher Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
- Prüfung notwendiger Erweiterungen des Sanierungsgebietes über seine gegenwärtigen Randbereiche hinaus zum Stadthafen, zum ehemaligen Güterbahnhof und in Richtung Steintor-Vorstadt im Interesse einer optimalen Innenstadtentwicklung.

6 Planung

6.1 Stadtgestalt

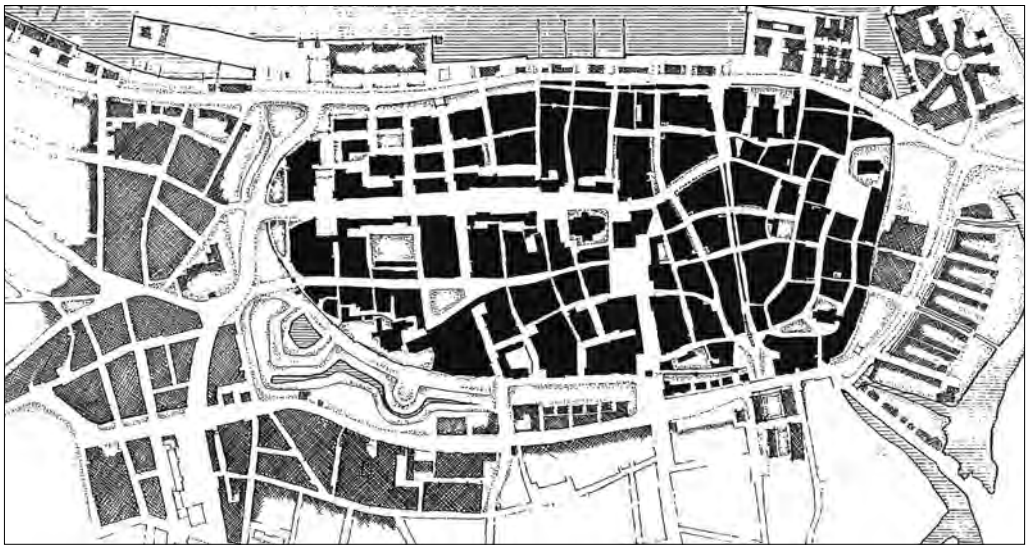
Einleitung allgemein

Die Gestalt einer Stadt ist das gebaute Abbild menschlichen Lebens in einer bestimmten Form. Sie wird von vielen Faktoren beeinflusst. Ihre Ausprägung unterliegt zuallererst funktionellen Anforderungen. Diese beeinflussen schon ihre Lage im Naturraum, da geeignete naturräumliche Bedingungen wesentliches Kriterium für die Gründung von Städten waren und sind.

Die jeweilige Zeitepoche, in der eine Stadt wächst und sich individuell ausprägt, spielt eine große Rolle bei der Entwicklung der Stadtgestalt. Und natürlich wird die Gestalt einer Stadt ganz entscheidend vom Anspruch und dem Gestaltungswillen ihrer Bürger geprägt. Die historische Altstadt Rostocks war bis zu den Kriegszerstörungen des Zweiten Weltkrieges stadtstrukturell über viele Jahrhunderte gewachsen und geschlossen mittelalterlich geprägt.

Die Grundprinzipien dieser Prägung, wie Topographie, Silhouette, Stadtkante, Stadtraum, Baustrukturen, Grünsystem und bauliche Gestaltungsprinzipien sind bis heute erhalten, allerdings durch städtebauliche Entwicklungen auf kriegs- bzw. nachkriegszerstörten Flächen weiterentwickelt und modifiziert. Fehlstellen (z. B. Westkante Altstadt, Nordseite Neuer Markt) stören das Gesamtgefüge.

Die Vorstadtbereiche Kröpeliner-Tor-Vorstadt und Steintor-Vorstadt sind in ihrer Gestalt durch die mit der beginnenden industriellen Entwicklung vor ca. 150 Jahren einsetzenden Bebauungsphase außerhalb der mittelalterlichen Stadtmauern bei damals klarer sozialer Trennung (Villenvorstadt, Arbeitervorstadt) geprägt und im wesentlichen auch so erhalten.



Strukturplan Stadtgestalt (Sanierungsgebiet und Stadthafen)

Der „Strukturplan Stadtgestalt“ zeichnet wie ein Scherenschnitt den durch die noch zu realisierenden Planungsvorhaben ergänzten Grundriss der Altstadt und ihrer unmittelbaren Vorstadtbereiche. Damit stellt er ein einprägsames Bild des zum Ende des Sanierungsprozesse zu erreichenden städtebaulichen Zieles dar.

Im Verlaufe des seit 1991 andauernden Sanierungsprozesses ist auf der Basis der bisherigen Sanierungsziele der städtebauliche und gestalterische Gesamtzusammenhang des Kernbereiches der Innenstadt bereits in hohem Maße wieder hergestellt und damit auch nachhaltig wieder erlebbar.

Stadtgestalt

Gestaltungsplan

Deutlich werden diese Ergebnisse im aktuellen Gestaltungsplan auf der nächsten Seite, dem Hauptplan und „Bild“ der städtebaulichen Rahmenplanung, der neben den noch zu lösenden Aufgaben auch einen guten Überblick über das bisher Erreichte gibt.

In diesem Plan sind, gestalterisch zusammenhängend und quartiergenau dargestellt, eine Vielzahl wesentlicher stadtstruktureller und infrastruktureller, aber auch hochbaulicher Aussagen ablesbar.

Im Interesse eines graphisch geschlossenen Erscheinungsbildes des Planes sind die Schraffuren für Neubauquartiere, die stadträumlich in ihren äußeren Baukanten noch variabel sind, wie am Rosengarten, an der Nordseite des Neuen Marktes oder an der Nordwestkante der historischen Altstadt durch eine spezielle Signatur (⌂) ersetzt worden.

In der aktuellen Fortschreibung erfolgte eine detailliertere Durcharbeitung auch der Baustrukturen innerhalb der Quartierinnenbereiche, so dass hier der Gestaltungsplan eine deutlichere Orientierung für die zukünftigen Planungsziele innerhalb dieser Hofbereiche vorgibt. Im Bestand vorhandene Hofgebäude, die im Gestaltungsplan nicht mehr dargestellt sind, stellen aufgrund schwieriger Belichtungs- und Belüftungssituationen in oftmals dicht überbauten Arealen mit zumeist hohem Wohnnutzungsanteil sanierungsrechtlich Missstände dar und sind, wo möglich, rückzubauen.

Vorhandene Bauwerke, die erhalten werden sollen, sind als Bestandsgebäude dargestellt. Sie werden durch eine Ziffer mit der Anzahl ihrer Vollgeschosse dargestellt. Dies entspricht der Bestandssituation, trifft aber keine Aussage, ob bzw. wie diese Geschossigkeit bei baulichen Veränderungen am Gebäude entwickelt werden kann.

Geplante Neubauten in Baulücken bzw. auf leeren Baufeldern sind als rote Flächen gekennzeichnet. Die darin enthaltenen römischen Zahlen weisen auf die Anzahl der möglichen Geschosse hin, die bis zur Traufe errichtet werden können. Realisierbar sind diese städtebaulich definierten Geschossigkeiten in engen Straßen und in Gassen mit einer Breite < 6 m nach der neuen Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommerns allerdings nur, wenn die Stadt dafür entsprechende Satzungen erlässt.

Alle mit Haupt- oder Nebengebäuden nicht überbauten Hofflächen der Quartierinnenbereiche sind im Interesse einer besseren Lesbarkeit des Gestaltungsplanes flächig grün dargestellt, ohne jedoch damit zwingend eine unversiegelte begrünte Freifläche sein zu müssen.

Informativ sind im Gestaltungsplan im Interesse eines einheitlichen Gesamtbildes auch die Teilbereiche der Innenstadt farblich dargestellt, die sich schon immer (Kloster zum Heiligen Kreuz, Universität, Oberfinanzdirektion, Telekom, Post, Rostocker Hof) bzw. inzwischen durch eine schrittweise Aufhebung der Sanierungssatzung außerhalb des Geltungsbereiches der Sanierungsatzung befinden.

Gleiches trifft für den Stadthafen zu, der entlang der Nordkante des Sanierungsgebietes ebenfalls mit dem Rahmenplanstand der 1. Fortschreibung aus den Jahren 2005/2006 informativ in den Gestaltungsplan übernommen ist, um notwendige gestalterische und funktionelle Zusammenhänge zwischen Altstadt und Hafen bzw. der Warnow besser darstellen zu können.
Diese Flächen sind im Gestaltungsplan in der Broschüre transparent abgedeckt, um sie so optisch vom Geltungsbereich des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ besser abzusetzen. In dem ergänzend zur Broschüre erstellten Gestaltungsplan im Maßstab 1 : 2500 sind die farblich bearbeiteten Areale außerhalb des Sanierungsgebietes im Interesse einer detailscharfen Lesbarkeit und eines optimalen grafischen Erscheinungsbildes nicht transparent abgedeckt. Die Grenzen des Sanierungsgebietes sind trotzdem deutlich an der durch eine gestrichelte Linie markierten Sanierungsgebietsgrenze erkennbar.

Wie schon in der 1. Fortschreibung zum städtebaulichen Rahmenplan lassen sich zur Stadtgestalt nachfolgende Sanierungsziele systematisiert nach den Hierarchien der Gestalt einer Stadt formulieren.

Sanierungsziel Stadtgestalt

Das übergeordnete Sanierungsziel zur Stadtgestalt ist die Wiedergewinnung eines geschlossenen städtebaulichen Ensembles innerhalb des Altstadtbereiches der 790 Jahre alten Hansestadt Rostock im gestalterischen Zusammenhang mit den Vorstadtbereichen Kröpeliner-Tor-Vorstadt und Steintor-Vorstadt in der Kontinuität der bisherigen Entwicklungsgeschichte durch Erhalt und Weiterentwicklung im Rahmen festgeschriebener Ziele.

Das übergeordnete Sanierungsziel wird durch folgende Einzelziele untersetzt:

Sanierungsziel Topographie

- Die topographischen und landschaftsprägenden Verhältnisse sind zu respektieren und auch in den Wallanlagen wieder stärker zu betonen.

Sanierungsziel Silhouette

- Die Silhouette ist zu respektieren. Neubauten im Altstadtbereich dürfen das Höhenmaß der Horizontalen der Langen Straße nicht überschreiten. Eventuell höhere Neubauten außerhalb des historischen Stadtkerns in den Vorstadtbereichen müssen sorgfältig auf ihre Wirkung zum historischen Altstadtensemble geprüft werden und sind im Einzelfall zulässig.

Sanierungsziel Bebauungskante

- Eine klare bauliche Kante der Altstadt zu den Wallanlagen ist zu erhalten und zu ergänzen. Die Eingangs- und Torsituationen müssen unter Berücksichtigung von Sichtachsen und Wegebeziehungen als architektonisch-funktionelle Höhepunkte betont werden.

Sanierungsziel Stadtgrün

- Das Grünsystem aus öffentlichen und privaten Anlagen und Flächen ist im Wechselspiel mit seinen gestalterischen und funktionellen Erfordernissen zu entwickeln und zu vernetzen und, wo möglich, mit dem Umland zu verbinden.

Sanierungsziel Stadträume

- Die historisch gewachsenen Platz- und Straßenraumstrukturen mit ihren deutlich ablesbaren Hierarchien, ebenso wie die Stadtraumqualitäten der Nachkriegsbebauung, sind zu respektieren, zu ergänzen und kreativ weiterzuentwickeln.

Sanierungsziel Bebauungsstruktur

- Das Prinzip der Quartierstrukturen ist zu respektieren, und die Zeilenbaustruktur der Langen Straße ist in dieses Gesamtsystem einzubinden, um raumstrukturelle Brüche zu beseitigen. Die Stellung repräsentativer Einzelbauten (wie Kirchen und Klöster) gegenüber den umliegenden Quartierstrukturen ist zu stärken.

Sanierungsziel Hochbauliche Gestaltung

- Gebietsprägende Gestaltungsprinzipien sind zu akzeptieren, Gestaltqualitäten beim Gebäudebestand sind zu bewahren, und Neubauten sind qualitätvoll und kreativ mit zeitgemäßer Architektursprache einzuordnen.

GESTALTUNGSPLAN

LEGENDE

- WASSERFLÄCHEN
- GEBÄUDE BESTAND
- GEBÄUDE PLANUNG
- HAUPTVERKEHRSSTRASSEN (TEMPO 50)
- VERKEHRSFLÄCHEN (TEMPO 30)
- PRIVAT NUTZBARE FREIFLÄCHEN
- ÖFFENTLICH NUTZBARE GRÜNANLAGEN
- BÄUME UND BAUMGRUPPEN BESTAND
- BÄUME UND BAUMGRUPPEN PLANUNG
- FUSSWEGE / FUSSGÄNGERBEREICHE
- P STELLPLATZANLAGE
- ÖFFENTLICHE VERWALTUNG
- SCHULEN / BILDUNGSEINRICHTUNGEN
- KIRCHE UND KIRCHLICHEN ZWECKEN DIENENDE GEBÄUDE UND EINRICHTUNGEN
- SOZIALEN ZWECKEN DIENENDE GEBÄUDE UND EINRICHTUNGEN
- GESUNDHEITLICHEN ZWECKEN DIENENDE GEBÄUDE UND EINRICHTUNGEN
- KULTURELLEN ZWECKEN DIENENDE GEBÄUDE UND EINRICHTUNGEN
- SPIELANLAGEN
- KONKRETISIERUNG DER BAUFELDER ERFORDERLICH
- I GESCHOSSIGKEIT IN NEUBAU BIS ZUR TRAUFE
- II-III GESCHOSSIGKEIT VON-BIS IN NEUBAU BIS ZUR TRAUFE
- GRENZE SANIERUNGSGEBIET

HANSESTADT ROSTOCK
Senatsbereich für Bau und Umwelt

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vogelherd 26, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 45607-0 Fax: (0381) 45607-44
RGS

Projekt:
Sanierungsgebiet
"STADTZENTRUM ROSTOCK"
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2008

Planinhalt:
GESTALTUNGSPLAN

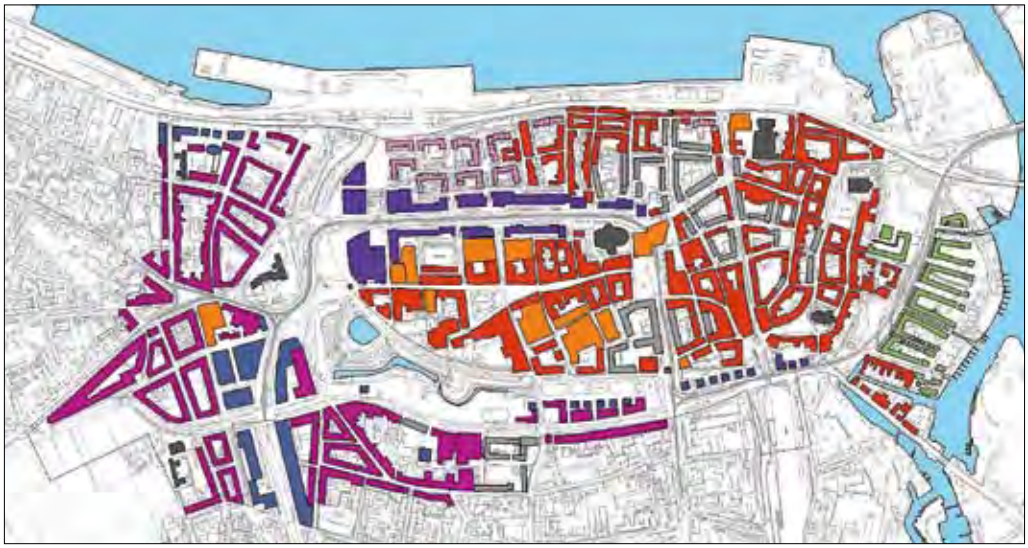
BÜRGERSCHAFTSBESCHLUSS
NR. 0399/08-BV VOM 09.07.2008

Datum JULI 2008 | maßstab 1 : 6700

Geschäftsführung
Abteilungsleitung
Bearbeiter

6.1.1 Hochbauliche Gestaltung

Um zur Umsetzung des Sanierungszieles zur hochbaulichen Gestaltung eine qualifizierte Planungsgrundlage zu erhalten, kann man das Sanierungsgebiet anhand vorhandener bzw. geplanter Gebäudestrukturen in verschiedene Gestaltungsbereiche gliedern, die im nachfolgenden Plan dargestellt und zusätzlich mit ihren jeweiligen Charakteristiken beschrieben sind.



Plan Gestaltungsbereiche

(1) Straßenbegleitende Blockrandbebauung der Altstadt mit überwiegend kleinteiliger Parzellenstruktur
(2) Zeilenbebauung der 50er und 60er Jahre
(3) Bebauung der Langen Straße 50er Jahre und ergänzende Kopfbauten
(4) Wohnungsbau der 80er Jahre in der Nördlichen Altstadt
(5) Straßenbegleitende Blockrandbebauung in den Vorstädten
(6) Bebauung Östlich der Stadtmauer
(7) Bebauung Am Vögenteich, Teilen der Straße Warnowufer und Hochhaus August-Bebel-Straße
(8) Parzellenübergreifende Geschäftsgebäude
(9) Villen im Grüngürtel der ehemaligen Wallanlagen
Sonderbauten

Historische Altstadt

Zunächst sind die verschiedenen Gestaltungsbereiche innerhalb des Areals der historischen Altstadt zu betrachten.

- **bauhistorisch erhaltene Bereiche (1)** der Östlichen Altstadt, des Mittelteils der Nördlichen Altstadt zwischen Wokrenterstraße und Koßfelderstraße und des Bereiches Neuer Markt bis Kröpeliner Straße:
  - Straßenbegleitende, geschlossene Bebauung mit weitgehend geschlossenen Blockrandbereichen
  - kleinteilige Parzellenstruktur unter Berücksichtigung der historischen Parzellierung, geprägt durch schmale Reihenhausgrundstücke
  - Geschossigkeit in der Regel straßen- bzw. bereichsweise typisch (meist zwischen zwei und vier Geschossen, an Hauptstraßen auch höher)
  - Gebäudestellung überwiegend traufständig, vereinzelt giebelständig
  - im Bereich Kröpeliner Straße überwiegend giebelständig
  - Dächer meist als steil geneigte Satteldächer mit Ziegeldeckung
  - Traufen durchgehend, Unterbrechung nur durch Zwerchgiebel

- Gauben meist als kleine Einzelgauben mit einer der Dachfläche untergeordneten Dimensionierung und mit einer Gesamtlänge bis zu maximal 50 % der Gebäudelänge
- Fassaden als kleinmaßstäbliche Lochfassaden mit über die gesamte Fassadenfläche proportional ansprechend verteilten, meist stehendformatigen Fensteröffnungen und geschossweiser Gliederung
- Fassaden von Profanbauten in der Regel als Putzfassaden im Kontrast zum Backstein der Kirchen, Klöster, Speichergebäude, gotischen Giebeln und der Stadtmauer mit ihren Toren; in der Kröpeliner Straße und der Breiten Straße auch Natur- und Werkstein
- Farbgebung der Fassaden meist in Natursteintönen, harmonisch mit den im um gebenden Straßenraum vorkommenden Farben abgestimmt
- schlichte (Östliche und Nördliche Altstadt) bis reichhaltige (Kröpeliner Straße) Bauplastik
- im Bereich der westlichen Kröpeliner Straße dominiert parzellenübergreifende Kaufhausarchitektur mit hohem Fensteranteil in der Fassade

- Bereiche der **Wohnzeilen der 1950er Jahre (2)** in der Nördlichen und Östlichen Altstadt:

  - Parzellenübergreifende Zeilenbebauung
  - Bauflucht gegenüber der mittelalterlichen Bauflucht teilweise zurück genommen, dadurch entstehen Vorgärten und Hausvorbereiche
  - Einfriedung der Vorgärten zumeist mit Ligusterhecken, Höhe zwischen 1,00 m und 1,40 m
  - Gauben bis zwei Drittel der Gebäudebreite
  - schlichte, homogene Fassadengestaltung
  - sonst wie in bauhistorisch erhaltenen Bereichen

- Bereich der **Wohn- und Geschäftsbauten der Langen Straße (3)**:

  - repräsentative, parzellenübergreifende, Zeilenbebauung mit hoher Gestaltungsvariabilität
  - vier- bis zehngeschossige Bebauung
  - Dächer überwiegend flach
  - differenzierte Fassadengestaltung mit Putz- und Ziegelflächen
  - Erdgeschoss deutlich abgesetzt, zum Teil mit Arkaden

- Bereich des **Wohnungsbaus der 1980er Jahre in der Nördlichen Altstadt (4)**:

  - wie in bauhistorisch erhaltenen Bereichen, aber zusätzlich parzellenübergreifende Kettenhausbebauung
  - homogene Plattenbaustruktur mit hoher Gestaltungsvariabilität
  - variierende Bauflucht
  - Quartiere zumeist nach Süden offen
  - überwiegend fünfgeschossige Bebauung
  - prägnante, eigenständige und gestaltprägende Fassadengestaltung

Vorstädte

In den Bereichen des Sanierungsgebietes außerhalb der historischen Altstadt in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt bzw. in der Steintor-Vorstadt lassen sich Häuser wie folgt charakterisieren:

- **bauhistorisch erhaltene Bereiche (5)** der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und der Steintor-Vorstadt:

  - straßenbegleitende, geschlossene Bebauung mit weitgehend geschlossenen Blockrandbereichen
  - kleinteilige Parzellenstruktur unter Berücksichtigung der historischen Parzellierung, geprägt durch Reihenhausgrundstücke
  - Geschossigkeit in der Regel straßen- bzw. bereichsweise typisch (meist zwischen drei und vier Geschossen, an Hauptstraßen und Plätzen höher)
  - Gebäudestellung in der Regel traufständig
  - Dächer meist als flach geneigte Satteldächer mit Pappdach über Drempelgeschoss, gelegentlich Satteldächer mit Ziegeldeckung
  - Traufen durchgehend, Unterbrechung nur durch Zwerchgiebel
  - Fassaden als kleinmaßstäbliche Lochfassaden mit über die gesamte Fassadenfläche proportional ansprechend verteilten Fensteröffnungen
  - Fassaden in der Regel als Putzfassaden mit ausgeprägte geschossweiser Gliederung
  - gelegentlich Erker im 1.Obergeschoss, bei viergeschossigen Häusern auch im 2. Obergeschoss
  - schlichte (Kröpeliner-Tor-Vorstadt) bis reichhaltige (Steintor-Vorstadt) Bauplastik
  - auf nördlichen und östlichen Straßenseiten oft Vorgärten (z. B. Augustenstraße, Patriotischer Weg, Zelckstraße)

- Bereich **Östlich der Stadtmauer (6)**:

Für dieses Areal ist die Entwicklung verschiedener Wohnformen in ökologischer Bauweise mit energiesparender, alternativer Stadt- und Haustechniken geplant. Architektonische Leitbilder für zukünftige Neubauten werden im Rahmen der Erarbeitung eines Bebauungsplanes erstellt.

- **Bereich Vögenteich – Schröderplatz (7)**:

  - Vervollständigung der „Magistrale“ Am Vögenteich mit parzellenübergreifender, groß maßstäblicher Baustruktur
  - geschlossene, straßenbegleitende Bebauung
  - Bauflucht durch Bebauungsplan "Karlstraße" festgelegt
  - überwiegend fünf- bis sechsgeschossige Bebauung

- **Parzellenübergreifende Geschäftsgebäude (8)**:

  - parzellenübergreifende großmaßstäbliche Baustruktur
  - geschlossene, straßenbegleitende Bebauung
  - Baulinie, Geschossigkeit und Erscheinungsbild aus dem Umfeld abgeleitet

- **Villen im ehemaligen Grüngürtel der Wallanlagen (9)**

  - entlang der Ernst-Barlach-Straße bauhistorisch wertvolle Zeile freistehender, gestalterisch anspruchsvoller Stadtvillen mit zumeist großzügigen Freiflächen
  - offene Bauweise entlang einer Bauflucht
  - Zwei- bis Dreigeschossigkeit
  - Villenarchitektur mit plastischer Fassadengestaltung

Gestaltungshinweise

Mit Hilfe dieser Charakterisierung der verschiedenen Gestaltungsbereiche lassen sich Gestaltungshinweise ableiten, deren Beachtung sich **positiv** auf die Stadtgestalt innerhalb des Sanierungsgebietes auswirkt.

Folgende gestalterische Erscheinungsformen und baukörpergliedernde Elemente erzeugen eine **negative** Wirkung. Sie entsprechen deshalb nicht diesen Zielvorgaben und sind allgemein geltend aus sanierungsrechtlichen Gründen abzulehnen.

Vorgärten

- Bei der Gestaltung von privaten Vorgärten, wo vorhanden:

  - keine Unterbringung von PKW-Stellplätzen in Vorgartenbereichen
  - keine Unterbringung von Müllstellplätzen in Hausvorbereichen im Sichtbereich des öffentlichen Straßenraumes bzw. nur mit Sichtschutz, Gestaltung entsprechend dem Charakter des dazugehörigen Gebäudes und des jeweiligen Straßenraumes

Erdgeschossbereiche

- Bei der Gestaltung der Erdgeschossbereiche:

  - kein Zurückversetzen von Teilen der straßenseitigen Erdgeschossaußenwand gegenüber der Hauptfassade
  - kein Zurückversetzen von Eingangsbereichen und von Einfahrten gegenüber der Hauptfassade um mehr als 0,45 m außer in der Kröpeliner Straße, der Breiten Straße und bei bestehenden Arkaden
  - kein Einbau von Garagen in bestehende Gebäude innerhalb der Altstadt
  - keine Anordnung von Garagentoren auf mehr als einem Drittel der straßenseitigen Hausbreite oder in einer Breite von mehr als 3,00 m
  - keine Anordnung von Garagentoren in mehr als drei nebeneinander liegenden Gebäuden (Reihung)
  - keine Reduktion der Fensterflächen im Erdgeschoss auf weniger als ein Drittel der anteiligen Fassadenfläche der darüber liegenden Geschosse.

Die Straßen der Altstadt werden intensiv durch Fußgänger frequentiert. Der Gestaltung der Erdgeschossbereiche kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Stellplätzen und Garagen oder zurückliegende Bereiche in den Erdgeschossen wirken jedoch abweisend und unwirtlich. Durch eine ansprechende und offene Gestaltung der Erdgeschossbereiche sollen die Straßenräume, insbesondere für Fußgänger attraktiv und einladend gestaltet werden. In Bereichen, in denen die Wohnnutzung überwiegt, kann der Schutz der Intimität der Bewohner mit gestalterischen Mitteln zur Belebung des Straßenraumes einhergehen, z. B. durch die Anordnung von Küchen oder Haustüren mit Klönfenstern, durch die Anordnung von multifunktional genutzten Garagen mit Werkstattfenstern oder durch Fassadenbegrünungen.

Fassaden

- Bei der plastischen Gestaltung der Straßenfassaden:

  - keine Fassadenvorsprünge und Erker mit einer Tiefe von mehr als 0,50 m in der Altstadt
  - keine Fassadenvorsprünge und Erker mit einer Tiefe von mehr als 1,20 m in den Vorstädten
  - keine Anordnung von Balkonen im Areal der unzerstörten Altstadt
  - keine Anordnung von Balkonen unterhalb des ersten Obergeschosses in den Vorstädten
  - keine flächenhafte Verwendung glänzender Materialien und grellbunter Farben

Die für die Altstadt von Rostock typischen, nur schwach plastischen Fassaden sind auch für die Gestaltung von Neubauten bestimmend. Balkone und Terrassen sollen zu den grünen Quartiersinnenbereichen orientiert werden.

Dächer

- Bei der Gestaltung der Dächer von Hauptgebäuden:

– keine Anordnung von Dacheinschnitten
– keine Anordnung von Dachaufbauten, die die erlebbare Dachfläche dominieren und dadurch optisch zerstören

Prägend für die Dachlandschaft der Altstadt sind geneigte, mit Ziegeln gedeckte Dachflächen. Dachaufbauten sollen sich in Größe, Anzahl und Gestaltung der erlebbaren Dachfläche unterordnen. Das heißt z. B. beim Blick aus der Fußgängerperspektive nach oben sollten die sichtbaren Traufkanten des Hauptdaches nicht durch Gaupen unterbrochen sein. Solaranlagen und liegende Dachfenster sind in die Dachebene so zu integrieren, dass sie nicht plastisch vortreten und vom Straßenraum aus nicht als störend empfunden werden.

Außenwerbung Markisen

- Bei der Anbringung von Außenwerbung und Markisen:

– keine Anordnung von
  – Werbeanlagen auf Dächern
  – Werbeanlagen, die sich auf andere, als die in der Geschossebene der Anbringung gelegene Nutzung beziehen
  – Werbeanlagen und Markisen, die sich nicht auf architektonische und konstruktive Gliederungselemente wie Fenster- und Türöffnungen, horizontale und vertikale Fassadenelemente beziehen oder die diese überdecken
  – gebäudeübergreifenden Werbeanlagen
  – Werbeanlagen über 1,00 m², von denen eine die Fassade flächig ab deckende Wirkung ausgeht
  – Werbeanlagen mit wechselndem, blendendem oder sich bewegendem Licht.

Nur wenn Werbung sich die bestehenden Qualitäten des Stadtbildes zu Nutze macht und sich der Gebäudestruktur unterordnet, erfüllt sie ihre Funktion im Kontext der historisch gewachsenen Stadtstrukturen und leistet einen positiven Beitrag zur Stärkung des unverwechselbaren Standortes „Rostocker Innenstadt“.

In der Rahmenplanung aufgrund des übergreifenden und damit allgemeineren Planungsrahmens nicht betrachtet werden kann die sehr spezifische Problematik temporärer Werbeaktionen wie z. B. der Universität Rostock im Zusammenhang mit den Bestrebungen Rostocks „Stadt der Wissenschaften“ zu werden.

6.1.2 Stadtgrün

Das öffentliche und private Grün hat in der Innenstadt von Rostock neben den seit Jahrhunderten existierenden öffentlichen Grünanlagen vor allem durch stadtstrukturelle Entwicklungen der letzten Jahrzehnte einen wesentlich höheren Stellenwert erlangt als in vergleichbaren Altstadtbereichen anderer Städte.

Wegen dieser großen Bedeutung muss das bei der Stadtgestalt zum Grünsystem bereits formulierte Sanierungsziel durch weitere Unterziele ergänzt werden.

Sanierungsziel Stadtgrün

Das Grünsystem aus öffentlichen und privaten Anlagen und Flächen ist im Wechselspiel mit seinen gestalterischen und funktionellen Erfordernissen zu entwickeln und zu vernetzen und, wo möglich, mit dem Umland zu verbinden.

Öffentliches Grün

Im Grünplan werden Planungsansätze verdeutlicht, wie das Grünraumsystem innerhalb des Sanierungsgebietes als eines der herausragenden Qualitätsmerkmale und Besonderheiten der Altstadt von Rostock weiterentwickelt werden kann.



Grünplan

- Öffentliche Grünanlagen
- Private flächig zu begrünende Quartierinnenhöfe
- Private intensiv zu begrünende Hofflächen
- Wasserflächen
- Straßenbegleitgrün (Alleen, straßenraumprägende Vorgärten)
- wichtige Anbindungen an umliegendes Grün

Die öffentlichen Grünflächen, die vor allem aus den historischen Wallanlagen, den Grünflächen um die Stadtkirchen, aber auch aus dem ehemaligen Friedhof im Bereich des Lindenparks und den Uferbereichen entlang der oberen Unterwarnow bestehen, müssen saniert, erweitert und untereinander vernetzt werden. Möglichkeiten der Vernetzung ergeben sich z. B. durch zusätzliche Einordnung von Baumalleen, Vorgärten und kleineren Grünflächen überwiegend in den Straßenräumen mit Wohnbebauungen der 1950er bis 1980er Jahre bzw. in neu angelegten Straßenräumen der letzten Jahre.

Das Element Wasser als ergänzendes und belebendes Element im öffentlichen Raum baulich geformt als Brunnen oder künstlicher Wasserlauf definiert Gestaltungsschwerpunkte im öffentlichen Stadtraum und erhöht oft auch als bespielbares Element die Qualität des städtischen Lebensraumes.

Besondere Bedeutung kommt der Freilegung und Begrünung des Uferbereiches der Unterwarnow im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ und der Erweiterung und Entwicklung der natürlichen Wasserflächen unter Beachtung ökologischer Aspekte zu. Um das offene Wassergrabensystem in diesem Areal optimal umsetzen zu können, muss auch der im potentiellen Sanierungsgebietserweiterungsbereich „Ehemaliger Güterbahnhof“ liegende Bleichergraben saniert und mit seinem Umfeld neu gestaltet werden.

Gleichzeitig muss auch eine Stärkung des Grünverbundes der Rostocker Innenstadt mit dem unverbauten Umfeld befördert werden. Verbindungspunkte ergeben sich im Osten des Sanierungsgebietes entlang der Uferbereiche der Unterwarnow, am ehemaligen Güterbahnhof und eventuell in Verlängerung der Fischerbastion in den Stadthafen. Hier können auch umkehrend in Richtung Innenstadt die teilweise noch sehr naturnah erhaltenen Landschaftsräume Impulsgeber für Grünflächenentwicklungen innerhalb des Sanierungsgebietes sein.

Stadtgestalt

Privates Grün

Ebenso ist auch zukünftig auf eine starke Durchgrünung der Quartierinnenhöfe zu achten. Diese muss gezielt befördert werden. Dadurch kann die Belüftung und Belichtung der einzelnen Quartiere verbessert und damit nachhaltig die Wohn- und Lebensqualität gesteigert werden.

Ausnahmen bei einer Intensivierung der Quartierinnenbegrünungen sollte es in den Altstadtquartieren des City-Kernbereiches zwischen Lange Straße und Rosengarten geben. Denn in diesen Bereichen im unmittelbaren Zentrum des City-Kernbereiches kommt dem Wohnen überwiegend eine untergeordnete Bedeutung zu. Hier muss einer baulichen Verdichtung der Innenhöfe zugunsten der Erhöhung der Einzelhandelsfläche das Primat eingeräumt werden. Allerdings ist trotzdem durch Fassaden- und Dachbegrünungen auf einen ökologischen Ausgleich zum hohen Versiegelungsgrad hinzuwirken.

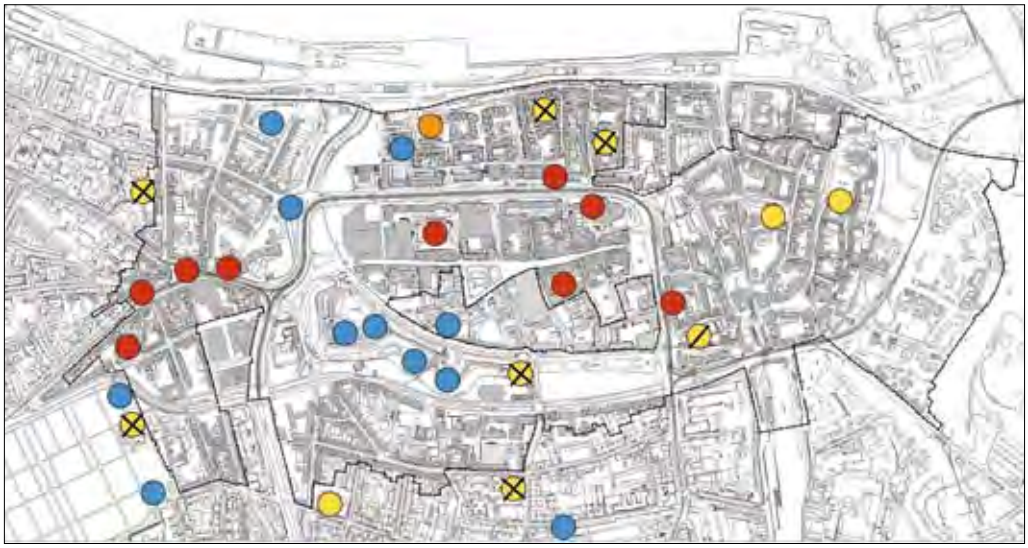
Spielplätze

Im Zusammenhang mit der Sanierung und Entwicklung des öffentlichen städtischen Raumes ist auf der Basis der Spielflächensatzung ein ausgewogenes Netz von Spielplätzen für alle Altersgruppen anzubieten.

Dazu müssen die vorhandenen Spielanlagen erhalten und saniert, aber zusätzlich auch noch neue geplant und gebaut werden. Bedarf dafür besteht vordringlich in der Nördlichen Altstadt.

Bespielbare Objekte als so genannte Spielstationen sollen auch weiterhin bei der Neugestaltung von Straßen, Plätzen und Grünanlagen errichtet werden.

Weiterhin bleibt zu prüfen, ob die zumeist großzügigen Spielbereiche von Kindergärten und Schulen zumindest zeitlich begrenzt am Tage öffentlich zugängig gemacht werden können.



Entwicklungskonzept Spielplätze

- Bestehende öffentliche Spielplätze
- Bestehende Spielstation
- Öffentliche Spielplätze von Kindergärten und Schulen
- weiterhin nicht offener Schul- bzw. Kindergartenspielplätze
- zukünftig möglichst öffentlich nutzbar zu machende Schul- bzw. Kindergartenspielplätze
- weitere geplante öffentliche Spielplätze

Flora & Fauna

Die intensive Nutzung der städtischen Grünräume durch die Menschen steht oftmals im Widerspruch zu den Belangen des Naturschutzes.

Einerseits kann die Erweiterung und Vernetzung der Grünräume in der Stadt die Existenzbedingungen einiger Tier- und Pflanzenarten verbessern. Andererseits können

die Erschließung und der Ausbau von Grünflächen, die vorher als unzugängliche Brachen vor Menschen geschützt waren, zum Verschwinden bestehender Biotope führen. Die entstehenden Interessenkonflikte sind einzukalkulieren. Unter Berücksichtigung der berechtigten Erholungsansprüche der Stadtbewohner sind besonders die Übergänge zum Landschaftsraum (Warnowufer, Güterbahnhof usw.) und die großräumigen innerstädtischen Grünanlagen, Wallanlagen und Lindenpark, möglichst naturnah zu gestalten.

Zusammenfassend lassen sich mehrere Untersanierungsziele zur Problematik des Grünraumsystems innerhalb des Sanierungsgebietes formulieren.

Sanierungsziel Öffentliches Grün

- Die öffentlichen Grünanlagen sind grundsätzlich und das öffentliche Grün in den Straßen und auf den Plätzen ist, wo stadträumlich möglich, zu entwickeln und untereinander zu vernetzen.
  Es sind Verbindungen zu den überörtlichen Grünräumen zu schaffen und in diesen Bereichen ist eine naturnahe Gestaltung anzustreben.

Sanierungsziel Privates Grün

- Die privaten Grünanlagen in den Quartierinnenhöfen sind im Interesse einer ausgewogenen Lebensqualität stärker zu begrünen.
  Im unmittelbaren City-Kernbereich ist trotz eines starken Versiegelungsgrades Wert auf Fassaden- und Dachbegrünungen zu legen.

Sanierungsziel Spielplätze

- Das vorhandene Netz an Spielplätzen und Spielstationen ist bedarfsgerecht zu ergänzen.

6.2 Denkmalpflege

Wie im Analyseteil zur Denkmalpflege erläutert, gibt es innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ eine Vielzahl von Einzeldenkmalen. Einige wenige sind noch unsaniert und zukünftig unbedingt Schwerpunkt im Sanierungsprozess.

Große Teile der historischen Rostocker Altstadt sind über Denkmalbereichssatzungen geschützt.

Trotzdem zeigt sich durch die Ausweisung von sieben verschiedenen Denkmalbereichen innerhalb des Altstadtareals eine nicht befriedigende Zerstückelung der Bereichsausweisungen, zumal die über Denkmalbereichssatzungen zu schützenden Aspekte wie

- die Sicherung des historischen Stadtkörpers in seinen äußeren Begrenzungen
- der Erhalt der Quartierstrukturen
- die Bewahrung der Individualität und Typik der historischen Straßenverläufe
- und die Erhaltung der Erkennbarkeit traditioneller Grundstücksgrößen

für alle, also auch die Areale der Nachkriegsbebauung, dort natürlich im städtebaulichen Zusammenhang ihrer Entstehungszeit, zutreffend sind.

Momentan kann es innerhalb der Altstadt durch den „Flickenteppich“ der verschiedenen Denkmalbereichssatzungen zu einer Beeinträchtigung der Bewertung und ungleichen Behandlung von Baumaßnahmen kommen, die nebeneinander im gleichen stadträumlichen Zusammenhang liegen und denselben Sanierungszielen untergeordnet sind.

Es wird deshalb in Übereinstimmung mit den Sanierungszielen empfohlen, wie bei der Steintor-Vorstadt einen flächendeckenden Denkmalbereich auch für das Areal der historischen Rostocker Altstadt innerhalb seiner Stadtmauern auszuweisen und damit ebenfalls die Bauensemble der 50er bis 80er Jahre in einen zusammenhängenden Denkmalbereich aufzunehmen.

Nur dann kann man z. B. ausreichend die typischen Gestaltelemente und baulichen Strukturen der in ihrem architektonischen und baulich-räumlichen Gesamtzusammenhang einmaligen Nördlichen Altstadt schützen.

6.3 Nutzung

6.3.1 Flächennutzung und Nutzungskategorien

Flächennutzungsplan

Grundlage der planerischen Festlegungen zur Nutzung ist der Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock. Die städtebauliche Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ basiert auf dem dargestellten Innenstadt-Auszug dieses gültigen Flächennutzungsplanes von 2006.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan mit dem Bereich des Sanierungsgebietes

Im Flächennutzungsplan erkennbar sind typisch für Rostock weite Bereiche der Innenstadt als Wohnbauflächen (W) ausgewiesen. Kerngebietsbereiche (MK) befinden sich im City-Kernbereich um Lange Straße und Kröpeliner Straße bis zum Rosengarten, um den Doberaner Platz und die Straße Am Vögenteich sowie ein kleineres Areal südlich der August-Bebel-Straße am Gericht.

Mischgebietsnutzung (M) ist entlang der L 22 Am Strande/Warnowufer, in der Grubenstraße, um den ehemaligen Güterbahnhof und beidseitig der Wismarschen Straße ausgewiesen.

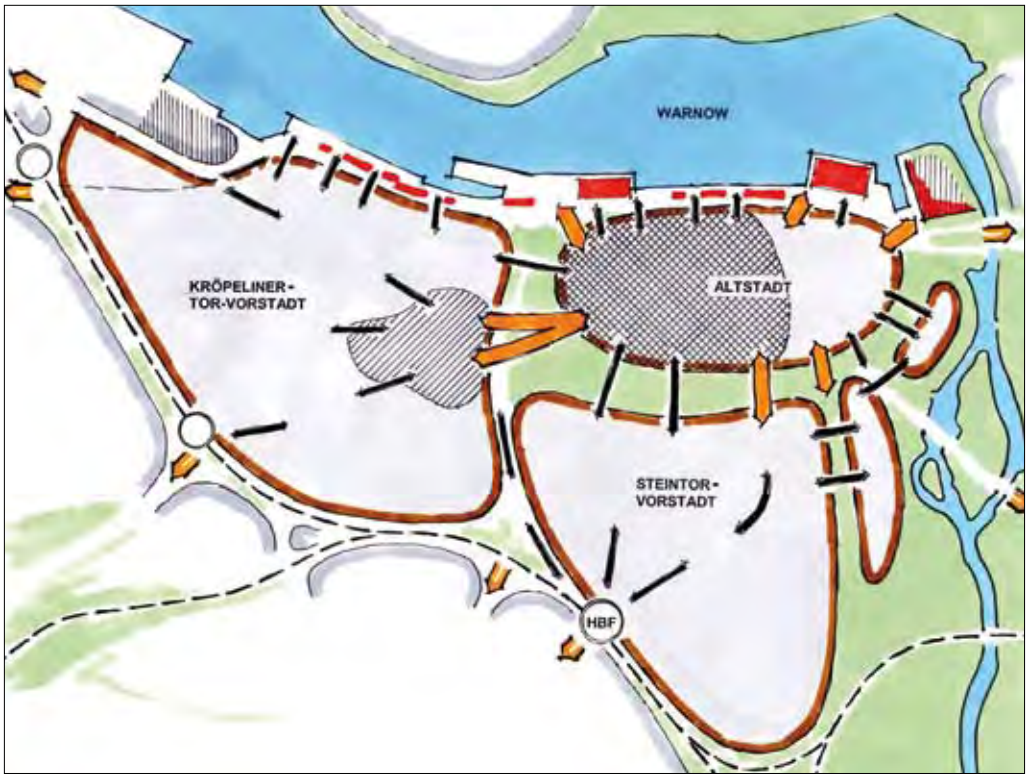
Der Hauptstandort der Universität am Uni-Platz, die Kliniken und Institute am Schröderplatz und im Patriotischen Weg sowie die Hochschule für Musik und Theater sind als Sonderbauflächen (SO) ausgewiesen.

Das Rathaus mit seinem unmittelbaren Umfeld ist eine Gemeinbedarfsfläche (GEM) und damit planerisch als Hauptstandort der städtischen Verwaltung fixiert. Ebenfalls als Gemeinbedarfsfläche festgelegt ist der Standort der Walldorfschule in der Feldstraße mit dazugehörender Sporthalle und benachbartem Kindergarten.

Im Interesse einer Stabilisierung und Ausprägung der großen Grünzüge innerhalb der Innenstadt sind im Flächennutzungsplan sowohl die historischen Wallanlagen als auch die geplanten Grünflächen im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ als öffentliche Grünflächen ausgewiesen.

Die Einordnung des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ in die Innenstadt wird im folgenden „Plan der Verflechtungen des Sanierungsgebietes in der Innenstadt und zum Stadthafen“ deutlich. Erkennbar haben die historische Altstadt und die Kröpeliner-Tor-Vorstadt eine klare Ausrichtung auf den Entwicklungsbereich des Stadthafens.

Nutzung



Plan der Verflechtungen des Sanierungsgebietes in der Innenstadt und zum Stadthafen

- Grenze Stadtteil
- Verflechtungsbereiche
- Wichtige Verflechtungsbereiche
- City-Kernbereich Innenstadt (A-Zentrum)
- Teilzentrum Doberaner Platz (B-Zentrum)
- wichtige Grünzüge
- Weitere gewerbliche Ansiedelungsbereiche
- Entwicklungsbereiche im Stadthafen
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Wasser

Diverse Verflechtungsbeziehungen gehen von der Altstadt mit ihrem City-Kernbereich zur Kröpeliner-Tor-Vorstadt, hier vor allem zum Teilzentrumsbereich um den Doberaner Platz, aber auch zur Steintor-Vorstadt. Dazwischen liegen in alle Richtungen die Wallanlagen, die bei entsprechender Gestaltung natürlich, wie z. B. mit dem Rosengarten, ein verbindendes Element sein können.

Nutzungskategorien

Bewährt hat sich seit der 1. Rahmenplanfortschreibung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ von 1998 die Einführung spezieller auf die Örtlichkeit abgestimmter Nutzungskategorien, mit deren Hilfe sehr individuelle, mit den Nutzungskategorien der Baunutzungsverordnung nur unzureichend zu beschreibende Bereiche definiert und in ihren Planungszielen klarer fixiert werden können.

Dargestellt sind diese verschiedenen Nutzungskategorien im „Plan der Nutzungskategorien und Nutzungsverteilung“.

Bemerkenswert für Rostock ist das Nebeneinander citykerngebietsrelevanter Einzelhandelsnutzungen und intensiver Wohnnutzungen im unmittelbaren City-Kernbereich z. B. in der Langen Straße. Fast für die gesamte Nördliche und Östliche Altstadt ist das Wohnen als Schwerpunktnutzung ausgewiesen, ohne aber die Entwicklung und Ansiedlung anderer, in einem Stadtzentrum typischer Nutzungsarten zu verhindern.

Die Nutzungskategorien lassen sich wie folgt differenzieren und erläutern:

stadtnahes Wohnen W1

W1 - Stadtnahes Wohnen

Die jetzt mit gewerblich genutzten oder leer stehenden Baracken und Hallen bestandenen Flächen im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ werden frei geräumt. Das Areal wird mit Hilfe eines Bebauungsplanes neu überplant. Folgende grundlegende Ziele geben dafür die Richtung vor:

- Hauptnutzung Wohnen; ergänzend Nahversorgung und gebietsbezogenes kleinteiliges nichtstörendes Gewerbe und Infrastruktur möglich,
- gewerbliche Nutzungen ausschließlich in den Erdgeschossen,
- optimale Ausnutzung der Flächen durch verdichtete Bauweisen im Kontrast zu unverbauten großzügigen, naturnahen öffentlichen Grünflächen,
- ökologische Ausprägung der Bebauung,
- Optimierung der Erschließung,
- Berücksichtigung des Hochwasserschutzes,
- Berücksichtigung der historisch geprägten Stadtsilhouette.

Somit erhält dieses Gebiet den Charakter einer in sich geschlossenen Wohnsiedlung, welche die Vorzüge der Nähe zum Stadtzentrum nutzen kann.

Innerstädtisches Wohnen W2

W2 - Innerstädtisches Wohnen

Überwiegende Teile der Nördlichen und Östlichen Altstadt sowie wesentliche zusammenhängende Flächen innerhalb der Steintor-Vorstadt bzw. der Kröpeliner-Tor-Vorstadt sind als Areale mit gebietsprägender Wohnnutzung ausgewiesen. Trotz des sich verstärkt ansiedelnden Gewerbes ist das Wohnen ein stabiler Faktor durch die enge Verbindung zwischen Gebäude, privater Nutzung der Innenhöfe und gestalterisch aufgewertetem und verkehrsberuhigtem öffentlichem Raum.

Das hier gut funktionierende Nebeneinander von zumeist verdichtetem Wohnen und Gewerbe ist weiterhin nur möglich durch die Art der gewerblichen Ansiedlungen:

- kleinteilig und räumlich begrenzt,
- Nahversorgung des hohen Bevölkerungsanteils,
- freie Berufe,
- nicht störende Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe,
- touristisch orientiertes Gewerbe und Gastronomie,
- in der Nördlichen Altstadt als Teil des City-Kernbereiches zusätzlich kleinteiliger citykern bereichstypischer Einzelhandel.

Der Erhalt und die Stärkung der Wohnnutzung in den Quartieren ist allgemeines Ziel bei der Berücksichtigung der weiteren Gewerbeansiedlung in den W2-Gebieten. Somit muss sich die gewerbliche Nutzung vor allem auf das Erdgeschoss konzentrieren.

Gegenüber der 1. Rahmenplanfortschreibung sind diese Bereiche in Übereinstimmung mit dem rechtsgültigen Flächennutzungsplan entlang der Verbindungsstraße zwischen dem Saarplatz und dem Steintor ausgeweitet worden. Reduzierungen gab es entlang der L 22 und in der Grubenstraße.

großflächige zentrale Geschäftslagen MK1

MK1 - Verdichtete großflächige zentrale Geschäftslage

Ein Großteil der durch größere Baustrukturen geprägten Quartiere im City-Kernbereich sowie in angrenzenden Schwerpunktbereichen wie entlang der Straße Am Vögenteich sowie Am

PLAN DER NUTZUNGSKATEGORIEN



LEGENDE

- GEMEINBEDARFSEINRICHTUNGEN
- SONDERGEBIET
- UNIVERSITÄT ROSTOCK
- HOCHSCHULE FÜR MUSIK UND THEATER
- GRÜNFLÄCHEN
- ÜBERÖRTLICH BEDEUTSAME VERKEHRSSTRASSE
- STADTRAUM WOHNEN
- INNERSTÄDTISCHES WOHNEN
- MK1 VERDICHTETE GROSSRAUMIGE ZENTRALE GESCHÄFTSLAGE
- MK2 VERDICHTETE ZENTRALE GESCHÄFTSLAGE + WOHNEN
- M1 GEMISCHTER WOHN- UND GESCHÄFTSBEREICH IN INNENSTADTNAHEN LAGEN
- M2 LANGE STRASSE: ZENTRALE GESCHÄFTS- UND WOHNLAGE IN DER LANGEN STRASSE
- M3 ROSENGARTEN: INNERSTÄDTISCHER WIRTSTANDORT
- M4 GRUBENSTRASSE: GEBIETSTYPISCHES WOHN- UND GESCHÄFTSGEBIET

HANSESTADT ROSTOCK
Senatsbereich für Bau und Umwelt

RGS

Projekt
Sanierungsgebiet
"STADTZENTRUM ROSTOCK"
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2008

Planinhalt
PLAN NUTZUNGSKATEGORIEN
UND NUTZUNGSVERTEILUNG

BÜRGERSCHAFTSBESCHLUSS
NR. 0399/08-BV VOM 09.07.2008

Nutzung

Warnowufer zwischen Friedrichstraße und Neuer Werderstraße sind als Kerngebiet ausgewiesen. Hier sollen unter anderem besonders flächen- und nutzungsintensive Gewerbe in größeren baulichen Einheiten im Sinne der Stärkung der Innenstadt als Einkaufs-, Kultur- und Verwaltungszentrum konzentriert werden.

Zentrale Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung und Kultur sollten hier vorrangig konzentriert werden.

Der Wohnnutzung kommt in den Kerngebieten eine deutlich untergeordnete Bedeutung zu, sie ist aber zu erhalten und wo sinnvoll möglich, auch zu entwickeln. Kleinteiliges Gewerbe, Dienstleistungen und Einzelhandel sind ergänzend zu den großflächigen kerngebietstypischen Nutzungen möglich.

MK2 - Verdichtete zentrale Geschäftslage und Wohnen

Zentrale Geschäftslagen & Wohnen MK2

Inbegriffen in allen MK2-Lagen sind die beidseitig der Hauptgeschäftszone der Kröpeliner Straße liegenden Quartiere, sofern sie nicht eindeutig Kerngebietstypik aufweisen, die Platzfolge Gertrudenplatz-Doberaner Platz-Am Brink und ein Teilbereich entlang der Straße Am Vögenteich. In diesen Quartieren ist überwiegend eine sehr kleinteilige, durch besondere Architektur und Grundstückszuschnitte geprägte gewerbliche Nutzung anzutreffen bzw. ist dies als Planungsziel definiert.

Einrichtungen des vorwiegend kleinteiligen citykerngebiets- bzw. teilraumzentrumsrelevanten Einzelhandels, der Verwaltung, der Bildung und Kultur sowie tourismusunterstützendes Gewerbe, wie Gastronomie, Vergnügungsstätten, Hotels, Pensionen, und entsprechendes Dienstleistungsangebot, verteilt auf alle Geschossebenen, führen zu einer hohen Dichte von gewerblichen Nutzungen.

Der Bevölkerungsanteil im zentralen Bereich der City liegt mit etwa 900 Einwohnern bei nur ca. 7 % der Gesamtbevölkerung des Sanierungsgebietes. Diese Wohnnutzung, die sich überwiegend durch die teilweise Nutzung der Obergeschosse zum Wohnen und durch größere Wohnhäuser aus den 1950er Jahren mit ergibt, führt zu einer Belebung der Innenstadt auch außerhalb der Öffnungszeiten von Geschäften und Büros und ist in seinem Bestand schützenswert. Sie ist vor allem in den Obergeschossen zu stabilisieren und zu befördern.

M1 - Gemischter Wohn- und Geschäftsbereich in immissionsbelasteten Lagen

Immissionsbelastete Lagen M1

Diese innerstädtischen Areale gliedern sich zumeist an die W2-Lagen an. Die mit M1 ausgewiesenen Flächen weisen im Bestand eine durchgängige Mischung von Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung auf. Die Wohnungen befinden sich in der Regel in den Obergeschossen, gewerbliche Nutzungen sind meistens in den Erdgeschossen, teilweise auch darüber anzutreffen. Der Anteil der Wohnnutzung im Verhältnis zu anderen Nutzungsarten ist unterschiedlich ausgeprägt, aber teilweise sehr hoch.

Die Hofbereiche der Grundstücke werden überwiegend für das Gewerbe und für die Unterbringung von Ruhendem Verkehr genutzt. Gleichfalls sind vollständig gewerblich genutzte Grundstücke keine Seltenheit. Der hohe Anteil an Gewerbe (zum großen Teil Dienstleistungen und produzierendes Kleingewerbe) resultiert aus der historischen Entwicklung dieser Bereiche, die durch die direkte Anbindung an regional bedeutsame Straßen gute Entwicklungsm öglichkeiten boten.

Das Wohnen stellt dazu eine gute Ergänzung dar. Gewerbe und Wohnen sind oft eng miteinander verbunden.

Auch in der weiteren Entwicklung des Sanierungsgebietes werden sich die äußeren Bedingungen für diese gemischt genutzten Bereiche nicht grundlegend ändern.
Die Belastungen der Grundstücke durch zum Teil hohen Fahrzeugverkehr auf angrenzenden Straßen sowie die Nutzung der rückwärtigen Gebäude und Flächen für gewerbliche Zwecke werden die Anzahl von Wohnungen nicht drastisch ansteigen lassen.

Eine Ausweisung von Wohnflächen muss immer unter dem Gesichtspunkt der Minimierung von Immissionen, ausreichender Belichtung und Belüftung sowie einem Mindestangebot an privat nutzbaren Freiflächen erfolgen.

Lange Straße M2

M2 – Lange Straße - Zentrale Geschäfts- und Wohnlage in der Langen Straße

Der Bereich der Langen Straße ist ein funktionelles und baustrukturelles Sonderareal des Kerngebietsbereiches der Rostocker Innenstadt.

Die Art der Nutzungsmischung innerhalb der Gebäude gibt es so nur in der in der Langen Straße und sie ist wesentlich den baulichen Strukturen der Häuser der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts geschuldet. Die gesamten Erdgeschosszonen sowie Teilbereiche der 1. Obergeschosse sind durch kerngebietsrelevante Einzelhandelsgeschäfte, gastronomische Einrichtungen und Verwaltung geprägt. Gleichzeitig ist in der Langen Straße ein hoher Anteil sehr stabiler Wohnnutzung vorhanden, der in seinem Flächenanteil die gewerbliche Nutzung übersteigt. Diese Verbindung von kerngebietstypischen Nutzungen und intensiver Wohnnutzung muss erhalten bleiben. Die spezifische horizontale Gliederung der Nutzungen wird unterstützt durch die Architektur und innere Gliederung der Geschosse, die auch aufgrund der Ausweisung als Denkmalbereich „Lange Straße“ nicht veränderbar ist.

Rosengarten M3

M3 - Rosengarten - Innerstädtischer Bürostandort

Ebenso wie in der Langen Straße wird auf der Baufläche des Rosengartens im Rahmen einer Kerngebietsnutzung laut Flächennutzungsplan eine besondere Nutzungsmischung angestrebt.

Als Ergänzungsfläche der Innenstadtbebauung sind hier vor allem hochwertige Büroflächen vorgesehen. Quantitativ deutlich untergeordnet kann Wohnnutzung mit eingeordnet werden. Diese muss sich dann an der Nordseite des Quartiers entlang der öffentlichen Grünfläche des Rosengartens einfügen. Kleinteiliger Einzelhandel kann die Nutzungsmischung ergänzen. Großflächiger Einzelhandel, auch kerngebietstypischer Einzelhandel, ist auszuschließen.

Grubenstraße M4

M4 – Grubenstraße - gebietsinterner Wohn- und Geschäftsbereich

Innerhalb der Östlichen Altstadt ist der Grubenstraße, eingebettet in W2–Gebiete sowohl von den überwiegend viergeschossigen Bebauungshöhen, als auch von ihrer Nutzungsmischung, eine besondere Position zuzuweisen. Vor allem in den Erdgeschosszonen, aber auch in den Bereichen der 1. Obergeschosse können nicht störende gewerbliche Nutzungen eingeordnet werden, die überwiegend der Versorgung des Gebietes dienen. Dadurch wird die Grubenstraße befähigt, wie ein „Reißverschluss“ den Altstadtbereich östlich der Grubenstraße an den City-Kernbereich um Kröpeliner Straße und Lange Straße heranzuziehen und damit zu einer Stärkung der Östlichen Altstadt beizutragen. Gebietsübergreifende kleinteilige Nutzungen sind ebenfalls möglich. Das Wohnen bleibt trotzdem die prägende Hauptnutzung in der Grubenstraße.

Sondergebiete SO

SO-UNI; SO-HMT - Sondergebiet“ (Universität/Hochschule für Musik und Theater)

Die für die Bildungseinrichtungen Universität Rostock und Hochschule für Musik und Theater ausgewiesenen Flächen entsprechen dem derzeit erkennbaren Bedarf. Innerhalb dieser Bereiche werden in der Zukunft Sanierungen, Umgestaltungen und Neubauten erfolgen, um den Standort Innenstadt als Kultur- und Bildungszentrum der Hansestadt weiter zu stärken.

Gemeinbedarf GEM

GEM - Gemeinbedarfseinrichtungen

Unter diesem Begriff sind die großflächigen Bereiche des Museum „Kloster zum Heiligen Kreuz“ und der Verwaltungsstandort des städtischen Rathauses ausgewiesen. Bei Erweiterungen oder Konzentrationsabsichten der städtischen Verwaltung im Stadtzentrum

Nutzung

über die Gemeinbedarfsflächen hinaus, sind die MK1-Flächen zu nutzen, da hier keine Probleme bei der Einfügung dieser Nutzungsarten in die Eigenart der näheren Umgebung zu erwarten sind.

Auf der Basis der aktuellen Nutzungsanalyse lassen sich die Sanierungsziele zur Nutzung, wie sie im Wesentlichen bereits 1998 formuliert worden sind, wie folgt zusammenfassen.

Sanierungsziel

Das Sanierungsziel für die Entwicklung der Nutzung im Sanierungsgebiet ist die Stabilisierung und Entwicklung der Innenstadt mit ihrem City-Kernbereich als vitaler Standort von Handel, Dienstleistungen und Handwerk, öffentlicher Verwaltung, Bildungseinrichtungen, von Kultur, Freizeiteinrichtungen, Tourismus, Gastronomie und des Wohnens in belebender Nutzungsmischung.

Erläuternde Unterziele dazu sind:

Sanierungsziel Handel

- konzentrierte qualitative Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels mit Schwerpunkt auf den innenstadtrelevanten Sortimenten im City-Kernbereich

Sanierungsziel Handwerk

- Unterstützung und qualitative Entwicklung vor allem des dienstleistenden und nicht störenden Handwerks und Kunsthandwerks sowohl im City-Kernbereich als auch in angrenzenden Gebieten

Sanierungsziel Büronutzung/ Dienstleistungen

- Entwicklung weiterer hochwertiger Büronutzungen im City-Kernbereich bzw. in seinen Randbereichen Am Vögenteich und am Rosengarten ohne Verdrängung von vorhandenen Wohnnutzungen, vorwiegend oberhalb der Erdgeschossbereiche

Sanierungsziel Öffentliche Verwaltung

- Konzentration und damit Stärkung der öffentlichen Verwaltung z. B. für die Stadt am repräsentativen Hauptstandort des historischen Rathauses bzw. am Neuen Markt

Sanierungsziel Bildung

- Schaffung von baulichen Voraussetzungen für eine qualitative Verbesserung und Entwicklung der Bildungsstandorte im Sanierungsgebiet als wichtiger weicher Standortfaktor. Insbesondere betrifft dies die Stärkung des repräsentativen Universitätshauptstandortes am Universitätsplatz, die weitere Stärkung der Hochschule für Musik und Theater, den Erhalt und die Entwicklung der Volkshochschule und die Etablierung einer ausgeglichenen und qualitativ hochwertigen Schullandschaft mit allen erforderlichen Schularten

Sanierungsziel Kultur

- weitere Stärkung, Ergänzung und Verflechtung kultureller Einrichtungen, wie Theater, Kinos, Museen, Galerien, freie Kulturträger, der Sanierung ihrer Gebäude und Neubau eines Theaters am Bussebart

Sanierungsziel Tourismus & Freizeit

- Weiterentwicklung der touristischen und Freizeitinfrastruktur, insbesondere im Bereich „Altstadt“ und „Stadthafen“, im Rahmen eines gesamtstädtisch abgestimmten Konzeptes (z. B. Hotels, Hostels, Pensionen, Jugendherberge, ganzjährig nutzbare Freizeitangebote)

Sanierungsziel Gastronomie

- Unterstützung der Ansiedlung von Gastronomie und Optimierung der Gastronomieaußennutzungen

Sanierungsziel Wohnen

- Das Sanierungsunterziel der Nutzung zum Wohnen ist sein Erhalt, seine Stabilisierung und Entwicklung im Einklang mit den gesamtstädtischen Zielen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) und eine qualitative Verbesserung des Wohnens als ein wesentlicher belebender Standortfaktor in der Innenstadt

In den folgenden drei Abschnitten werden wegen ihrer besonderen Bedeutung für eine erfolgreiche Entwicklung der Rostocker Innenstadt wesentliche Nutzungsarten, wie der Einzelhandel, das Wohnen sowie Bildung und Kultur vertiefend betrachtet.

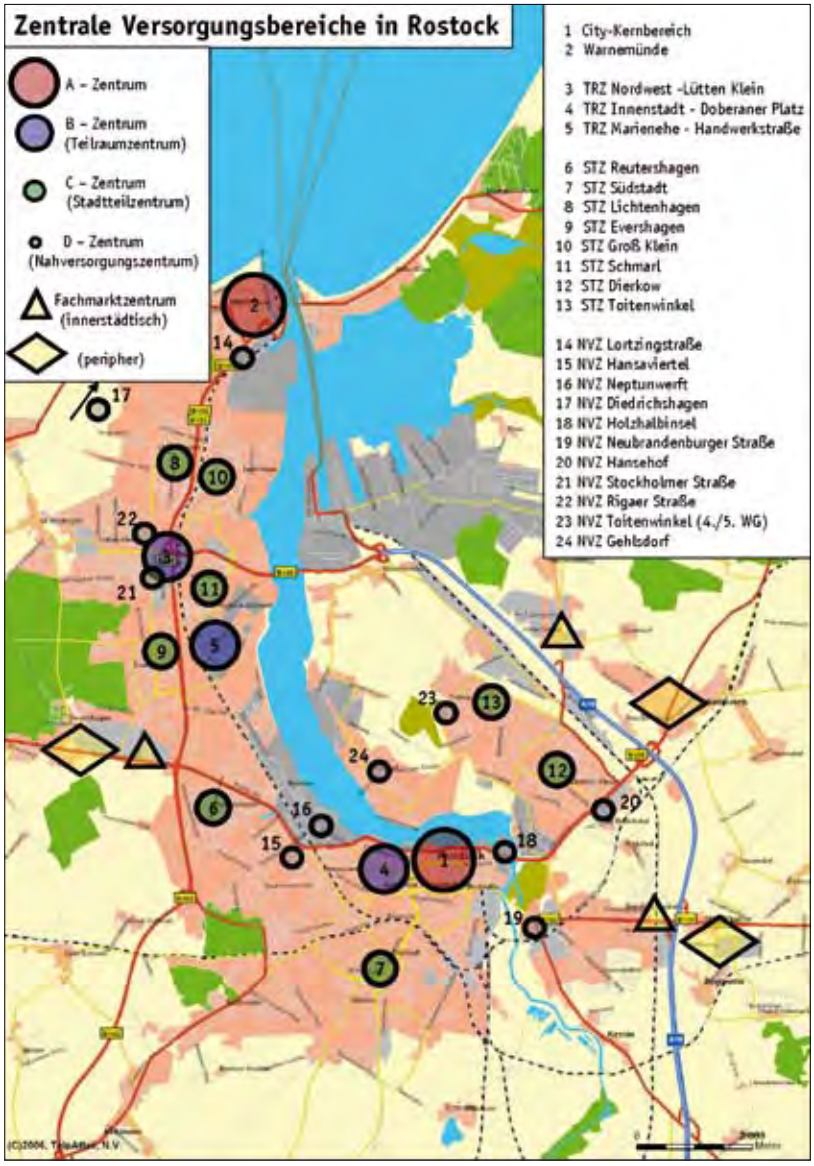
6.3.2 Einzelhandel

Basis für die zu formulierenden Sanierungsziele zum Einzelhandel ist ein aktuelles Einzelhandelsgutachten aus dem Jahre 2007 [1], welches sich nicht nur mit der Rostocker Innenstadt befasst, sondern Entwicklungsempfehlungen für die Gesamtstadt formuliert.

Zentrengliederung Gesamtstadt

Dabei werden im Interesse einer dringend erforderlichen Steuerbarkeit von Einzelhandelsansiedlungen im Stadtgebiet nach Größe und Bedeutung abgestufte Entwicklungsbereiche für den Einzelhandel ausgewiesen.

Plan der zentralen Versorgungsbereiche Rostocks mit A1-Zentrum City-Kernbereich
(aus Einzelhandelsgutachten 2007; Dr. Lademann & Partner)



Nutzung

Im Plan der zentralen Versorgungsbereiche deutlich erkennbar bildet der City-Kernbereich in der Innenstadt als A1-Zentrum den Hauptschwerpunkt des Einzelhandels innerhalb der Stadt Rostock, die den größten Wirtschaftsraum innerhalb des Bundeslandes Mecklenburg - Vorpommern darstellt.

Die aktuelle Fortschreibung des Einzelhandelsgutachtens aus dem Jahre 2001 hatte neben einer Analyse der Angebotsentwicklung der vergangenen Jahre und der Erfassung vorhandener Defizite an Einzelhandelsflächen in der Hansestadt Rostock auch die Charakterisierung der Versorgungsbereiche sowie deren Einordnung nach ihrer Bedeutung im städtischen Raum zur Aufgabe.

Daraus sind Entwicklungsziele für die abgestuft gegliederten Zentren ableitbar. Die Konzentration von Einzelhandelseinrichtungen, entsprechend eines gesamtstädtischen Erfordernisses, stärkt die Einzelhandelsflächen in den Hauptzentren, sichert aber auch die Versorgung der Rostocker Bevölkerung in den Nahversorgungszentren.

Im aktuellen Einzelhandelsgutachten wird festgestellt, dass die noch möglichen Entwicklungen in den Stadtteilzentren und an der Peripherie der Stadt nicht in Konkurrenz zur für Rostock mit seiner oberzentralen Funktion notwendigen weiteren Ausprägung des City-Kernbereiches führen werden.

Ein wesentliches Ergebnis des vertiefenden Gutachtenteils für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ ist die Definition eines Großteils seines Areals als Hauptversorgungsbereich (City-Kernbereich), der alle wesentlichen Kriterien eines gesamtstädtisch bedeutsamen A-Zentrums aufweist oder, wie rund um den Doberaner Platz (B-Zentrum) weitere, zwar eingeschränkte, aber über den Stadtteil hinausreichende Funktionen wahrnimmt.

Vor allem der City-Kernbereich hat in den letzten Jahren an Bedeutung für die Stabilität und das Niveau der Einzelhandelsbetriebe gewonnen. Diese Entwicklung muss aus Sicht der Stärkung des Stadtzentrums als Haupteinkaufszentrum für einen Einzugsbereich von weit über 500.000 Menschen und zentralen Versorgungsstandort zwischen Stralsund, Lübeck und Schwerin weiter vorangetrieben werden.

Nachweislich ist in der Innenstadt mit seinem City-Kernbereich mit rund 38 % der stärkste Konzentrationsbereich zentrenrelevanter Branchen innerhalb der Stadt Rostock. Dieser Anteil sollte weiter auf 60-70 % gesteigert werden, um zu vergleichbaren Oberzentren anderer deutscher Städte konkurrenzfähig zu sein.

Durch eine enge Verbindung mit wesentlichen Einrichtungen der Kultur, Wissenschaft, Freizeitangeboten und überwiegend hochwertiger Gastronomie wird das Einzelhandelsangebot weiter gestärkt und wirkt durch eine dann erzielbare Langlebigkeit der Angebote sehr positiv auf die nachhaltige Entwicklung der Innenstadt.

Einzelhandelsbereiche

Der City-Kernbereich weitet sich gegenüber der 1. Rahmenplanfortschreibung von 1998 nach Norden auf die Nördliche Altstadt bis an die Stadthafenkante aus. Dadurch kann unter anderem die Entwicklungsfläche an der Fischerbastion besser an bereits vorhandene Einzelhandelsstrukturen angebunden werden. Außerdem ergibt sich eine auch funktionell stabilere Anbindung der Altstadt an den Stadthafen.

Auch das Teilraumzentrum um den Doberaner Platz wird in der aktuellen Rahmenplanfortschreibung um die Wismarsche Straße, den Barnstorfer Weg und den Westteil des Friedhofsweges mit seinem intensiven Einzelhandelsbesatz erweitert.

Grubenstraße und Alter Markt bleiben wie bisher mit ihren geringen Einzelhandelskonzentrationen in ihren Bedeutungen auf das unmittelbare Umfeld beschränkt.

Als Entwicklungsempfehlung wird im Einzelhandelsgutachten eine Erweiterung der Einzelhandelsflächen im City-Kernbereich von etwa 53.200 m² (aktuell inzwischen ca. 62.000m²)

durch Eröffnung Kröpeliner Tor Center (KTC)) auf bis zu 100.000 m² empfohlen, um so der oberzentralen Versorgungsfunktion Rostocks gerecht werden zu können.

Insgesamt würde sich dann eine planerische Zielgröße für die Innenstadt, einschließlich Doberaner Platz, Stadthafen, Hauptbahnhof, Werftdreieck/Holbeinplatz, Östliche Altstadt und Kröpeliner-Tor-Vorstadt, von maximal 142.000 m² Einzelhandelsfläche ergeben können.

Reserveflächen

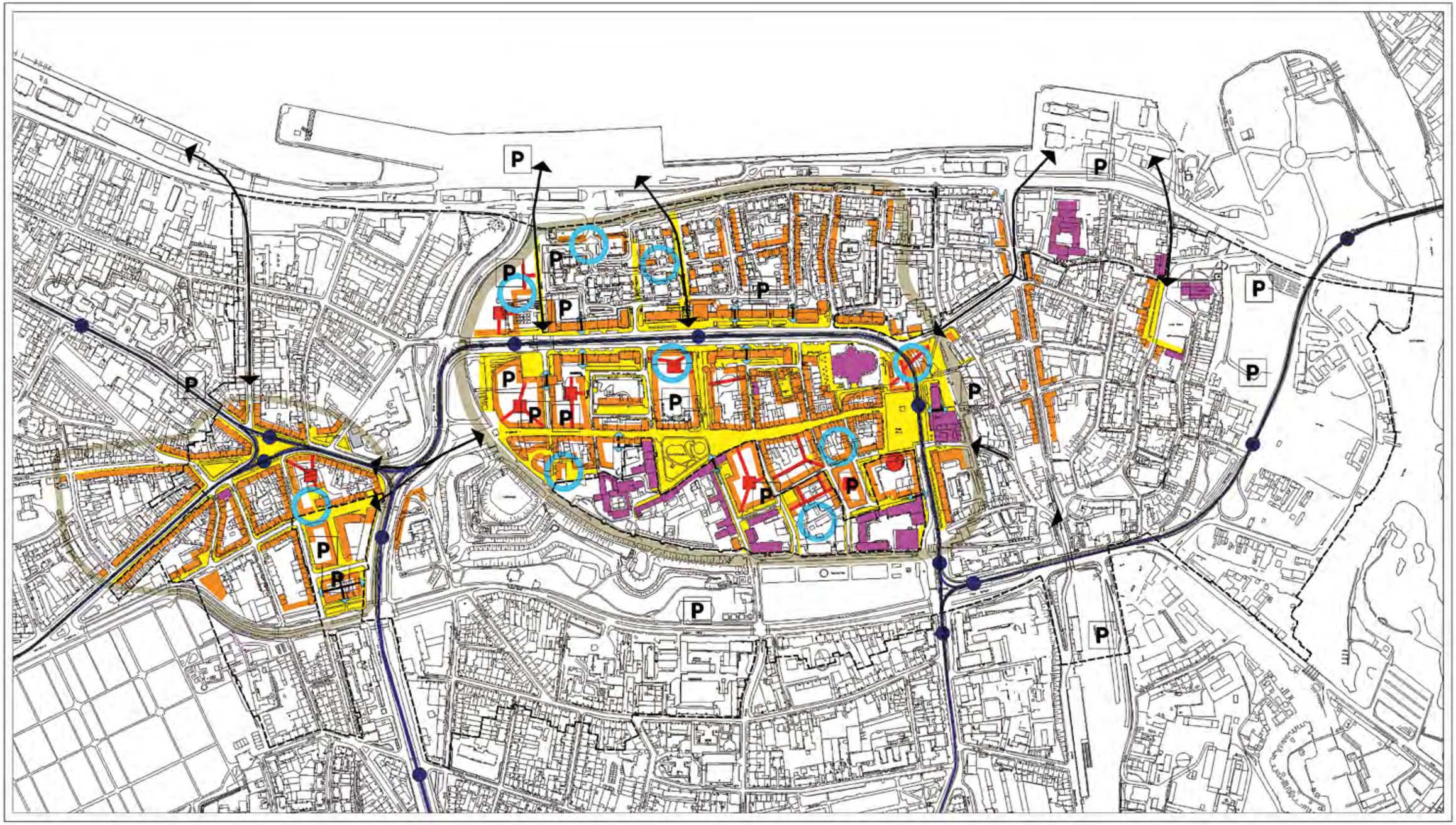
Um zu diesen Zielgrößen zu kommen, sind innerhalb des Sanierungsgebietes im Einzelhandelsgutachten verschiedene potentielle Reservestandorte auf ihre Entwicklungsfähigkeit für Einzelhandel untersucht worden.

Sie wurden auf ihre gewinnbringende Nutzung und Synergiepotentiale für den innerstädtischen Einzelhandel untersucht. Es ging bei der Untersuchung nicht primär darum, ausschließlich Entwicklungsflächen für großflächige Einzelhandelsansiedlungen wie z. B. das KTC oder den Glatten Aal zu finden, sondern auch kleinteiligere Standortreserven zu ermitteln. Die nachfolge Aufstellung zeigt einen Überblick über im Gutachten positiv bewerte Standorte mit ihren jeweiligen Entwicklungspotentialen.

Glatter Aal und ehemaliges Chemisches Institut	ca. 4.000 m²
drei Baufelder an der Fischerbastion bzw. an der Nord-Westkante des Altstadtbereiches entlang der Straße Am Strande (Quartiere 019, 025)	ca. 9.000 m²
Aufstockung Kaufhof (Quartier 034)	ca. 3.000 m²
Ecke Garbräterstraße/Buchbinderstraße (neben Volks- und Raiffeisenbank, Quartier 047)	ca. 500 m²
Mittel- und Südbereich des Quartiers Telekom nördlich der Wallstraße, zwischen Rungestraße und Buchbinderstraße (außerhalb Sanierungsgebiet)	ca. 2.500 m²
Südseite Jakobikirchplatz an der Straße Zur Himmelspforte (Quartier 028)	ca. 300 m²
Drei Baufelder an der Nordseite des Neuen Marktes (Quartier 055)	ca. 4.000 m²
Trafostandort Großer Katthagen (Quartier 030)	ca. 300 m²
Hornscher Hof und angrenzende Baufläche entlang der Wokrenterstraße (Quartier 036)	ca. 800 m²
Ecke Friedhofsweg/Stampfmüllerstraße am Doberaner Hof (Quartier 016)	ca. 1.000 m²
Summe	ca. 25.400 m²

Weitere kleinere Entwicklungsmöglichkeiten für Einzelhandelsflächen wird es auch zukünftig innerhalb der Bestandsquartiere des City-Kern-Bereiches geben. So ist z.B. vorstellbar, beidseitig der Steinstraße ergänzend zum Standort Neuer Markt, weitere Einzelhandelsflächen einzuordnen.

Durch bauliche Nachverdichtungen im Einklang mit den bauordnungsrechtlichen und denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen können und sollen auch zukünftig vorhandene Geschäfte erweitert oder neue Läden und Geschäfte geschaffen werden.



LEGENDE

- ABGRENZUNGEN ZENTRALER VERSORGUNGSBEREICHE
  - CITY-BEREICH DER INNENSTADT (1A-ZENTRUM)
  - DOBERANER PLATZ (1B-ZENTRUM)
- QUARTIERKANTE MIT GEWERBLICH GENUTZTEN ERDGESCHOSSEN - ERHALT UND BELEBUNG
- EINZELHANDELS- FREQUENZBRINGER
- PASSAGEN-FÜHRUNGEN
- WICHTIGE ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
- STADT-INFORMATIONS-ZENTRUM
- RESERVEFLÄCHEN FÜR EINZELHANDEL (200-4.000 m²)
- P ÖFFENTLICHE PARKFLÄCHEN
- WICHTIGE FUSSGÄNGERBEREICHE/VERKEHRSBERUHIGTE BEREICHE
- STRASSENBAHNLINIE MIT HALTESTELLE
- WICHTIGE FUSSWEGEBEZIEHUNGEN
- DURCHGÄNGE ÖFFENTLICHE GEBÄUDE

HANSESTADT ROSTOCK
Senatsbereich für Bau und Umwelt

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung
Stadtentwicklung Wohnungsbau mbH
Am Vogelsang 26 18055 Rostock
Tel. (0381) 45607-0 Fax. (0381) 45607-41

RGS

Projekt:
Sanierungsgebiet
"STADTZENTRUM ROSTOCK"
STADTEBAULICHER RAHMENPLAN 2008

Abbildung:
EINZELHANDELSPLAN

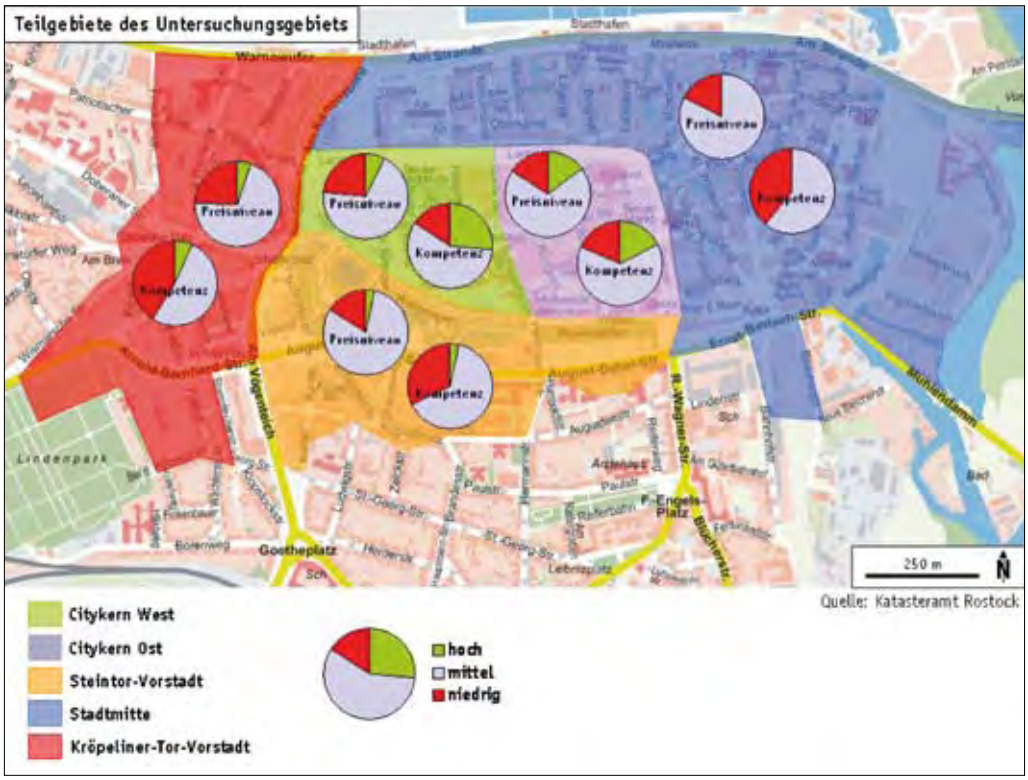
BÜRGERSCHAFTSBESCHLUSS NR. 0399/08-BV VOM 09.07.2008	Geschäftsleitung
	Abteilungsleiterin
Datum JULI 2008	Maßstab 1: 5700 — Bearbeiten

Nutzung

Insgesamt ist festzustellen, dass die durch weitere Neubebauungen und Sanierungen zu schaffenden neuen Einzelhandelsflächen einen optimalen Weg aufzeigen, wie mittelfristig das gestellte Flächenziel zum Einzelhandel im Stadtzentrum erreicht werden kann.

Ost-West-Gefälle Kröpeliner Straße

Im Rahmen der Überarbeitung des Einzelhandelsgutachtens erfolgte eine Analyse der Sortimentskompetenz und des Preisniveaus für eingegrenzte Bereiche der Innenstadt.



Analyse der Sortimentskompetenz in der Innenstadt
(Einzelhandelsgutachten 2007, Dr. Lademann & Partner)

Als attraktivster und leistungsstärkster Einkaufsstandort stellt sich danach der Citykern-West dar. Dies liegt einerseits an den umfangreichen Investitionen der letzten Jahre, andererseits an den ideal auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichteten Einzelhandelsangeboten, wie ein moderner Angebots- und Branchenmix, ein hoher Filialisierungsgrad und hohe Sortimentskompetenz bei gleichzeitig bezahlbarem Warenangebot. Zudem konzentrieren sich in diesem Bereich die Einzelhandelsfrequenzbringer.

Der Citykern-Ost verfügt hingegen noch über einen deutlichen Entwicklungsbedarf, bietet jedoch auch die notwendigen Flächenpotentiale.

Daher verdient das erkennbare Niveau-Gefälle von West nach Ost im Haupteinkaufsbereich des Stadtzentrums besondere Aufmerksamkeit. Die eingetretene Entwicklung zuungunsten des Ostabschnittes gilt es kurzfristig zu stoppen und ihr entgegen zu wirken. Dies kann z. B. durch die besonders zügige Umsetzung der städtebaulichen Ziele und die Sanierung des öffentlichen Raumes sowie durch eine innerhalb des Sanierungsprozesses mögliche zügige und zielgerichtete Bereitstellung von weiteren Bauflächen erfolgen.

Die Entwicklung des Bereiches am Glatten Aal ist dafür ein sehr gutes Beispiel. Hier entstehen mit dem kurz vor der Realisierung stehenden Neubau für die Stärkung des Ostteils der Kröpeliner Straße dringend benötigte Flächen für hochwertigen Einzelhandel in den erforderlichen Größenordnungen.

Nahversorgung

Prinzipiell übernimmt der Innenstadtbereich einer Großstadt wie Rostock nicht primär Aufgaben der Nahversorgung, grundsätzlich sollte aber ein Mindestangebot vorgehalten werden.

Eine wesentliche Besonderheit des Rostocker Stadtzentrums besteht in dem vergleichsweise sehr hohen Anteil an Wohnungen. Deshalb ist der bisherige Planungsansatz zur Nahversorgung in der Innenstadt zu modifizieren.

Mit der Eröffnung eines zweiten größeren Discounters im Kröpeliner Tor-Center und der Planung eines solchen im Bereich Glatter Aal ist das Angebot aber dann weitgehend gut positioniert, da es große Nahversorger bereits in der Jakobi-Passage, dem Doberaner-Hof-Parkhaus, am Nordende der Grubenstraße und unterhalb der Langen Straße in der Straße An der Oberkante gibt. In fußläufiger Entfernung zum Sanierungsgebiet kommt noch in der Steintor-Vorstadt der Supermarkt in der Herrmannstraße dazu. Neuansiedlungsmöglichkeiten gäbe es bei Bedarf noch auf der Holzhalbinsel und am ehemaligen Güterbahnhof. Ergänzend bieten sich Märkte mit besonderen, cityrelevanten Angeboten im Öko- oder Feinkostbereich an.

Sanierungsziel Handel

Das Sanierungsziel zum Einzelhandel besteht, wie bereits als Unterziel zur Nutzung formuliert, in der konzentrierten qualitativen Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels mit Schwerpunkt auf den innenstadtrelevanten Sortimenten primär im City-Kernbereich.

Ergänzend lassen sich zwei Unterziele formulieren.

Sanierungsziel Reserveflächen

- Für eine quantitative und qualitative Entwicklung der Einzelhandelsflächen des City-Kernbereiches sind die ausgewiesenen Erweiterungs- und Entwicklungsflächen vorrangig zu fördern, um die Einzelhandelsflächen im City-Kernbereich auf bis zu 100.000 m² erweitern zu können.

Sanierungsziel Ostabschnitt Kröpeliner Straße

- Der zurzeit strukturell benachteiligte Teil des City-Kernbereiches um die Kröpeliner Straße zwischen Universitätsplatz und Neuem Markt ist konzentriert zu entwickeln.

6.3.3 Wohnnutzung

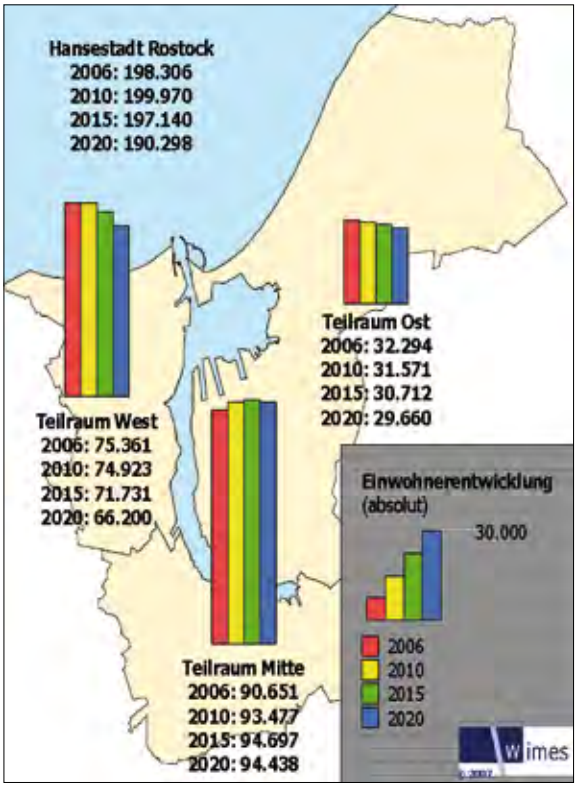
Das Wohnen ist eine der wichtigsten Nutzungsarten der Rostocker Innenstadt und markantester Katalysator für ein lebens- und liebenswertes intaktes Stadtleben. Wo Menschen wohnen und leben, veröden Innenstädte nicht, sondern besitzen auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten und Arbeitszeiten eine hohe Anziehungskraft.

Seit 1997 hat sich das Wohnen qualitativ und quantitativ wesentlich verändert. Die Talsohle ist lange durchschritten, die Bevölkerungszahlen sind, in der Analyse verdeutlicht, dem gesamtstädtischen Trend vorauseilend wieder angestiegen und die qualitativen Standards der Wohnungen haben sich erheblich verbessert. Zum Wohnen im Stadtkern gibt es aufgrund seiner Attraktivität durch Standortvorzüge, wie das Ambiente der historischen Altstadt mit einem multifunktionellem Angebot, einer vielfältigen Infrastruktur und seiner idealen Lage zum Wasser, eine große Nachfrage.

Im Einklang mit den gesamtstädtischen Entwicklungszielen zum Wohnen, wie sie im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt formuliert sind, kommt der Verdichtung des Wohnens in den Bestandsgebieten der Innenstadt, vor allem durch die Schließung der noch vorhandenen Baulücken, aber auch durch die Ausweisung ergänzender Wohnbauflächen auf ehemaligen Gemengelagen wie z. B. im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ oder auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofes, eine wesentliche Bedeutung zu.

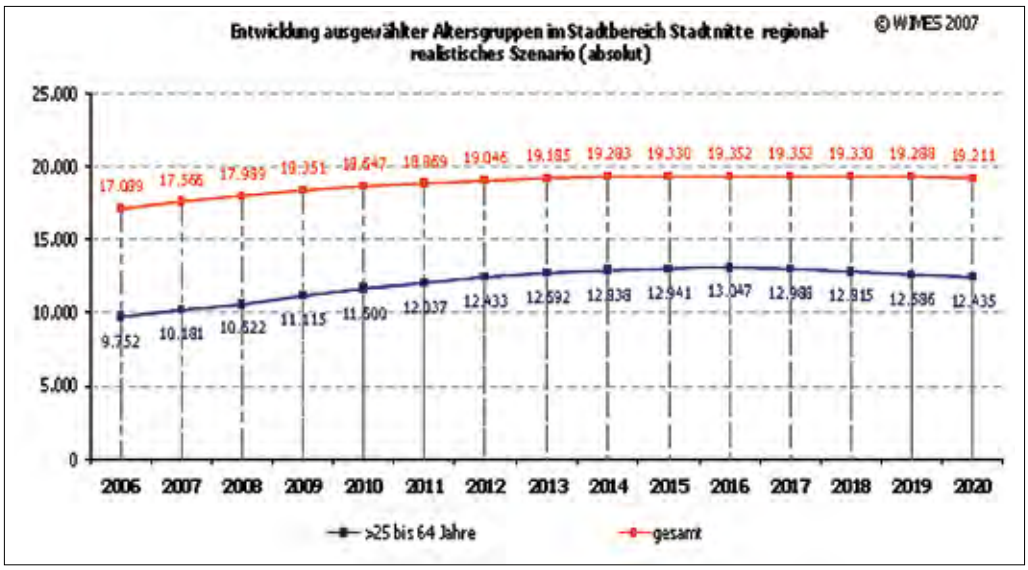
Nutzung

Die Innenstadt wird sich auch in den kommenden Jahren zum Teil gegen den Trend in anderen Stadtteilen Rostocks weiter positiv entwickeln. In einer aktuellen Bevölkerungs- und Wohnraumprognose aus dem Jahr 2007 wird z. B. allein für den Stadtbereich Innenstadt (Historische Altstadt und Steintor-Vorstadt, hier unabhängig von den Grenzen des Sanierungsgebietes) nach dem regionalrealistischen Szenario bis 2020 ein Bevölkerungszuwachs von 12,4 % von gegenwärtig etwa 17.089 Einwohnern auf etwa 19.211 Einwohner im Jahr 2020 prognostiziert.



Einwohnerentwicklungsprognose
2006 – 2020
in der Gesamtstadt

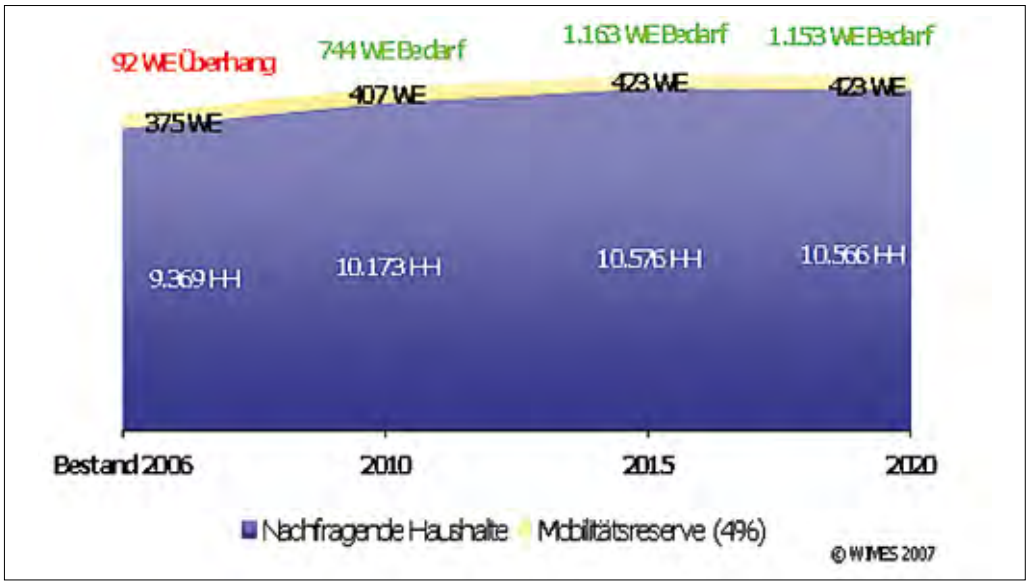
Dabei wird der Bevölkerungsgewinn in der Gruppe der 25 bis 65jährigen sogar bei 27,5 % liegen.



Prognostizierter Bevölkerungszuwachs in der Innenstadt zwischen 2006 und 2020 [6]

Bei einer Steigerung der Zahl der Haushalte in der Innenstadt ohne Kröpeliner-Tor-Vorstadt um 12,7 % auf 10.566 im Jahre 2020 sind dann bei Berücksichtigung einer Mobilitätsreserve von 4 % etwa 10.522 Wohnungen erforderlich.

Um den wachsenden Bedarf abdecken zu können, ist bis 2020 somit ein Wohnungszuwachs von fast 1.200 Wohnungen erforderlich.



Wohnungsnachfrage bis 2020 in der Innenstadt (ohne Kröpeliner-Tor-Vorstadt)

Für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt insgesamt ergibt sich bis 2020 ebenfalls eine positive Entwicklung bei der Bevölkerungsentwicklung, so dass nachweislich bis zum gegenwärtigen Prognosehorizont 2020 ein Bedarf an Wohnraum innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ vorhanden ist.

Sanierungen bzw. Neubauten von Wohnhäusern und Wohnungen müssen auch in Zukunft im Interesse einer weiteren Stärkung der Wohnnutzung durch verschiedenste Förderprogramme aktiv unterstützt werden.

Großen Bedarf gibt es unter anderem an altersgerechten und barrierefreien Wohnungen und an kleineren Wohnungen für Single-Haushalte.

Schwerpunkte bei der Förderung des Wohnens innerhalb des Sanierungsgebietes werden auch zukünftig wie schon bisher die Eigennutzung von Wohnraum und das familiengerechte und das Mehrgenerationenwohnen sein, um die Bindung der Eigentümer zum Stadtteil zu verstärken

Stark verdichtete Wohnbereiche im Sanierungsgebiet sind und bleiben die Nördliche und die Östliche Altstadt, die Lange Straße und die Vorstadtzonen in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt und der Steintor-Vorstadt. Im Areal „Östlich der Stadtmauer“ sollen z. B. bis zu 600 Wohneinheiten neu entstehen. Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs mit seinen angrenzenden Flächen in der Bleicherstraße und in der Neuen Bleicherstraße im Sanierungsuntersuchungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“ hat für die Innenstadtentwicklung des Wohnens ebenfalls eine große Bedeutung.

Auch für die Zukunft kann so eine Besonderheit der Stadt Rostock, nämlich ein zu anderen Städten vergleichsweise hoher Wohnanteil im Stadtzentrum, ohne Einschränkungen der anderen notwendigen Stadtkernfunktionen aufrechterhalten bleiben.

Sanierungsziel Wohnen

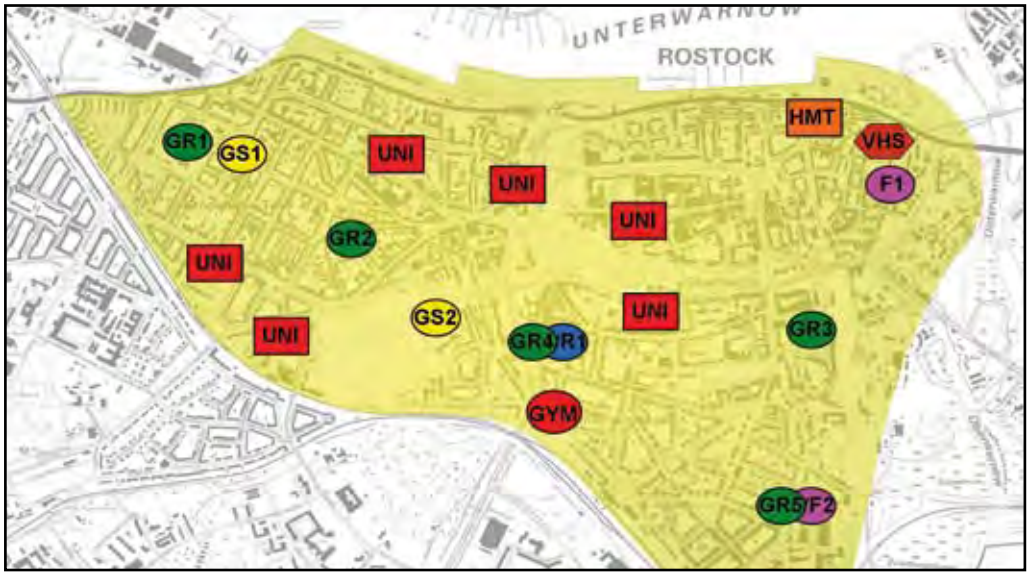
Das Sanierungsunterziel zum Wohnen ist sein Erhalt, seine Stabilisierung und Entwicklung im Einklang mit den gesamtstädtischen Zielen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) und eine qualitative Verbesserung des Wohnens als ein wesentlicher belebender Standortfaktor in der Innenstadt.

6.3.4 Bildung und Kultur

Bildung

Um einen Überblick über die „Bildungslandschaft“ innerhalb des Sanierungsgebietes zu erhalten, muss man den Betrachtungsraum zumindest auf die gesamte Innenstadt, also die historische Altstadt, die Kröpeliner-Tor-Vorstadt und die Steintor-Vorstadt ausweiten.

Basis für die erforderlichen planerischen Ansätze zum Bildungsbereich ist die 3. Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes der Schulnetze der allgemein bildenden Schulen der Hansestadt Rostock (Betrachtungszeitraum bis 2010/2011). Im Interesse eines komplexen Ansatzes zur Erfassung und planerischen Beurteilung des „weichen Standortfaktors Bildung“ sind im nachfolgenden Plan ebenfalls die Entwicklungsstandorte der Universität Rostock innerhalb der Innenstadt (ohne den eigentlichen Campusbereich westlich der Innenstadt in der Südstadt), der Hochschule für Musik und Theater und der Volkshochschule Rostock innerhalb der Innenstadt dargestellt.



Plan wesentlicher Bildungsstandorte in der Innenstadt

Grundschulen:
(GR1 – Grundschule „Werner-Lindemann“)
(GR2 – Grundschule am Margaretenplatz)
(GR3 – Grundschule „Peter Petersen“)
(GR4 – Grundschule „St.-Georg-Schule“)
(GR5 – Grundschule „“Kinderkunstakademie Rst.“)

Gesamtschulen
(GS1 – Integr. Gesamtschule „Borwinschule“)
(GS2 – Gesamtschule „Walldorfschule“)

Regionale Schule
(R1 – Regionale Schule „St.-Georg-Schule)

Förderschulen:
(F1 – Sprachheilpäd. Förderzentr. „Alter Markt)
(F2 – Schule für Erziehungsschwierige, Förderzentrum am Wasserturm)

Gymnasien:
(GYM – Innerstädtisches Gymnasium)

UNI – Universität Rostock

HMT – Hochschule für Musik und Theater

Volkshochschule Rostock

Deutlich erkennbar ist, dass es ein dichtes und von der Angebotspalette verschiedener Schulformen breites Angebot an Schularten gibt, so dass eine ausreichende Versorgung der Kinder und Jugendlichen im Innenstadtbereich gewährleistet werden kann.

Ergänzend zu den Schulgebäuden fehlt immer noch als Ersatz für eine vor einigen Jahren wegen Baufälligkeit abgerissene Sporthalle ein dringend erforderlicher Ersatzneubau im Bereich der Östlichen Altstadt für die Sprachheilschule am Alten Markt.

Außerdem ist festzustellen, dass der Innenstadtbereich insbesondere für private Schulen gegenüber anderen Rostocker Stadtteilen eine erhöhte Attraktivität aufweist.

Mit der 2008 abgeschlossenen Sanierung des Innenstadtgymnasiums am Goetheplatz ist nun auch im gymnasialen Bereich in der Innenstadt der Konzentrationsprozess auf einen Standort abgeschlossen und damit eine qualitativ hochwertige Gymnasialausbildung langfristig gewährleistet.

Andere Schulstandorte, wie das zukünftige Schulgebäude der Jena-Plan-Schule in der Lindenstraße im Sanierungsuntersuchungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“ bedürfen noch dringend einer grundhaften Sanierung.

Die Universität Rostock wird neben dem Auf- und Ausbau ihrer Campus- und Klinikstandorte westlich der Innenstadt wesentliche Bereiche in der Innenstadt einschließlich ihres repräsentativen Hauptstandortes am Uni-Platz auf- und ausbauen und somit ihre Präsenz im historischen Kernbereich Rostocks stärken.

Der Aufbau der Hochschule für Musik und Theater am Standort des ehemaligen St. Katharinenstifts in der Östlichen Altstadt Rostocks innerhalb der letzten zehn Jahre ist eine Erfolgsgeschichte und hat sowohl unserem Bundesland, aber auch der Stadt Rostock und der Östlichen Altstadt als seinem unmittelbaren Umfeld einen erheblichen kulturellen Aufschwung beschert.

Ebenso muss man die Etablierung der Volkshochschule Rostock am Alten Markt bewerten. Durch sie erhielt der Gründungsstandort Rostocks zusätzlich eine feste Adresse.

Die Sanierungsziele zur Bildung lassen sich wie folgt zusammenfassen.

Sanierungsziel Bildung

Das Sanierungsziel für die Bildung ist die Schaffung von baulichen Voraussetzungen für deren qualitative Verbesserung und Entwicklung im Sanierungsgebiet als wichtiger weicher Standortfaktor.
Insbesondere betrifft dies die Stärkung des repräsentativen Universitätshauptstandortes am Universitätsplatz, die weitere Stärkung der Hochschule für Musik und Theater, den Erhalt und die Entwicklung der Volkshochschule und die Etablierung einer ausgeglichenen und qualitativ hochwertigen Schullandschaft mit allen erforderlichen Schularten.

Kultur

Die Kulturlandschaft in Rostock mit all ihren Facetten muss der Bedeutung Rostocks als Oberzentrum entsprechen. Traditionell konzentrieren sich viele Bereiche des kulturellen Lebens einer Stadt, so auch in Rostock, im historischen Innenstadtbereich.

In einem Schemaplan „Kulturstandorte Rostock und deren Verflechtungen im Sanierungsgebiet“ lassen sich wesentliche Zusammenhänge und Entwicklungsansätze ableiten.

Innerhalb eines Konzentrationsbereiches kultureller Einrichtungen, der in etwa mit der Ausdehnung der historischen Rostocker Altstadt definiert werden kann, ergeben sich mehrere Verflechtungsbereiche kultureller Standorte.

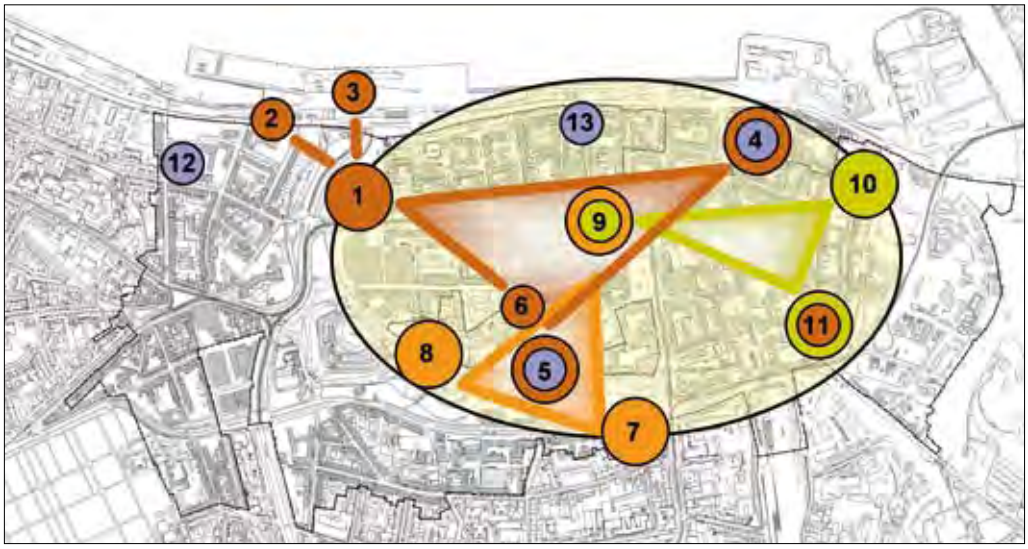
Die kulturellen Standorte lassen sich inhaltlich folgendermaßen systematisieren:

- Theater/Schauspiel/Musik
- Museen
- Kirchen

Diesen kulturellen Hauptbereichen sind inhaltlich verwandte Ausbildungsstätten zuordenbar.

Die vorhandenen bzw. geplanten kulturellen Stätten können nach ihrer jeweiligen Nutzungscharakteristik stadträumlich vernetzt werden, wie dies in nachfolgendem Plan erkennbar wird.

Nutzung



Plan der Kulturstandorte und deren Verflechtungen im Sanierungsgebiet

Theater/ Schauspiel/ Musik
Neubau Volkstheater (1); Theater im Stadthafen (2); Festplatz im Stadthafen (3); HMT (4); Konservatorium, Musikschule „Carl Orff“ (5); Barocksaal (6), Nikolaikirche (11)

Museen
Kunst- und Altertumsmuseum (7); Kloster „Zum Heiligen Kreuz“ (8); Marienkirche (9)

Konzentrationsbereich Kultur

Kirchen
Marienkirche (9); Petrikirche (10); Nikolaikirche (11)

kulturelle Ausbildungsstätten
Frieda 23 (12); Rostocker Technische Kunstschule (13); HMT (4); Konservatorium; Musikschule(5)

Theater Schauspiel Musik

Das kulturelle Hauptbeziehungsdreieck wird mit dem geplanten neuen Standort des Volkstheaters an der Fischerbastion (1), zu dem es eine Machbarkeitsstudie von 2003 gibt [7], der Hochschule für Musik und Theater (4) und dem zukünftigen Standort des Konservatoriums „Rudolf Wagner-Regeny“ und der Musikschule „Carl Orff“ in der Großen Stadtschule (5) gebildet. Ergänzend zu diesen Hauptstandorten lassen sich als weitere Spielstätten der Barocksaal (6), die Nikolaikirche (12), das Theater im Stadthafen (2) und der Festplatz im Stadthafen (3) zuordnen. Im Westteil des Stadthafens gehört die Bühne 602 (im Plan nicht mehr dargestellt) mit ihrem reichhaltigen Kulturangebot ebenfalls ergänzend zu dieser Struktur.

Das Theater im Stadthafen, aber vor allem auch der bereits neu gebaute Festplatz im Stadthafen nehmen Bezug auf zum geplanten Neubau des Volkstheaters an der Fischerbastion, vernetzen diesen mit dem Hafen und dem Wasser und geben dem neuen Theaterstandort damit zusätzlich eine individuelle, nur bei einer Stadt am Wasser mögliche Prägung.

Zusätzliche städtebauliche Prägnanz erhält der neue Theaterstandort an der Fischerbastion durch seine repräsentative Lage an der Oberkante eines topographisch stark ausgeprägten Hanges und durch das Setzen eines stadträumlichen Abschlusspunktes der nach Westen bisher städtebaulich nicht abgeschlossenen Langen Straße.

Vorbereitet wurde der neue Theaterstandort, für den es eine Empfehlung der Bürgerschaft mit einem Beschluss vom 4. September 2002 gibt, bisher bereits durch verkehrsbauliche Maßnahmen, wie der Verlegung der Straßenbahnhaltestelle an das Westende der Langen Straße und durch den Neubau der Verbindungsstraße vom Schröderplatz zum Warnowufer. Über diese neue Straße kann eine optimale Verkehrsanbindung des geplanten Theaterstandortes gesichert werden.

Nutzung

Museen

Als weicher Standortfaktor für eine fast 800jährige Stadt wie Rostock ebenso wichtig ist ein qualitativ hochwertiges Angebot an überregional ausstrahlenden Museumsstandorten.

Innerhalb des Sanierungsgebietes und damit innerhalb der historischen Altstadt ergibt sich ein Beziehungsdreieck zwischen dem traditionell stärksten Museumsstandort des Kulturhistorischen Museums im ehemaligen Kloster „Zum heiligen Kreuz“ (8), dem historischen Kunst- und Altertumsmuseum (7) am Steintor und der auch museal außerordentlich wertvollen Hauptkirche der Rostocker Altstadt, der Marienkirche (9). Alle Standorte liegen dicht beieinander und sind deshalb untereinander auf kurzem Wege erreichbar.

Die überregional bedeutenden Bestände des Kulturhistorischen Museums Rostock gehören zu den drei größten musealen Sammlungen des Bundeslandes und sind die bedeutendsten städtischen Sammlungen Mecklenburg-Vorpommerns. So lässt sich mit der Sanierung und einer bei Bedarf gezielten Erweiterung des Standortes des Kunst- und Altertumsmuseums für das Kulturhistorische Museum Rostock zum Rostock Museum für Kunst und Kulturgeschichte an der August-Bebel-Straße in ein modernes Museum für Kunst- und Kulturgeschichte bei Beibehaltung des Standortes im Kloster zum Heiligen Kreuz ein herausragendes und überregional wirkendes Museumszentrum errichten.

Der Standort Kloster zum Heiligen Kreuz des Kulturhistorischen Museums Rostock bleibt erhalten und wird weiter profiliert. Die Standorte August-Bebel-Straße 1 (historisches Kunst- und Altertumsmuseum) und Kloster zum Heiligen Kreuz ergänzen sich in ihrem Profil. Beide werden unter einem einheitlichen Museumskonzept betrieben und entwickelt.

Ergänzt werden kann das museale Angebot durch freie Kulturträger.

Eine Ergänzung der innerstädtischen Museumslandschaft bilden die Kunsthalle Rostock, das Schifffahrts- und Schiffbaumuseum Rostock und das Heimatmuseum Rostock in Warnemünde mit ebenfalls wichtigen kommunalen Sammlungen.

Kirchen

Eine dritte Beziehungsebene innerhalb des Sanierungsgebietes stellen die drei Stadtkirchen der Evangelischen Rostocker Innenstadtgemeinde St. Marien (9), St. Petri (10) und St. Nikolai (11) dar. Alleine aufgrund ihrer baulichen Ausstrahlung und Dominanz prägen die gotischen Bauwerke das Antlitz der Innenstadt. Ergänzend zu ihrer Hauptfunktion als Orte religiöser Nutzung strahlen sie museal und kulturell auf die gesamte Rostocker Innenstadt aus.

kulturelle Ausbildung

Ergänzend zu den drei Beziehungsnetzen muss unbedingt auch die kulturelle Ausbildung als wichtiger Standortfaktor erwähnt werden.

Sei es die Ausbildung in klassischer oder moderner Musik, in Malerei und Grafik oder in Schauspiel, immer wird dadurch die Qualität des Stadtlebens wesentlich bereichert und aufgewertet.

Deshalb ist eine Unterstützung bei der Stabilisierung und Entwicklung solcher Standorte wie dem Konservatorium „Rudolf Wagner-Regeny“ und der Musikschule „Carl Orff“ (5) in der bisherigen Großen Stadtschule, dem Standort der privaten Kulturträger, wie der Kunstschule Rostock, der Medienwerkstatt und zukünftig auch dem Lichtspieltheater Wundervoll (LIWU) in der Friedrichstraße 23 (12) oder der Rostocker Technischen Kunstschule – Akademie für Gestaltung (13) in der Lagerstraße 28 außerordentlich wichtig. Als wichtige Ausbildungsstätte ist natürlich auch die Hochschule für Musik und Theater (4) zu benennen.

Nutzung

Wesentlichste Aufgabe zur der Stabilisierung der Kulturlandschaft innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ ist die Sanierung der Gebäudesubstanz der kulturellen und musealen Einrichtungen.

Zusammenfassend ist das Sanierungsziel zur Kultur wie folgt formulierbar.

Sanierungsziel Kultur

Das Sanierungsziel zur Kultur besteht in einer weiteren Stärkung, Ergänzung und Verflechtung kultureller Einrichtungen, wie Theater, Kinos, Museen, Galerien, freier Kulturträger, der Sanierung ihrer Gebäude und dem Neubau eines Theaters am Bussebart.

Dazu lassen sich noch weitere detaillierende Sanierungsunterziele formulieren:

Sanierungsziel Museen

- Entwicklung einer einem Oberzentrum gerechten örtlich konzentrierten, baulich stabilen und inhaltlich hochwertigen Museumslandschaft im historischen Kernbereich der Stadt.

Sanierungsziel Theater

- Neubaus des Volkstheaters am Standort Fischerbastion als einer der wichtigsten „weichen“ Standortfaktoren für die Innenstadt und für Rostock insgesamt.

Sanierungsziel Kulturszene

- Stabilisierung und Entwicklung der freien Kulturszene in der Rostocker Innenstadt als wichtiges, inspirierendes Element des Stadtlebens.

6.4 Verkehr

Arbeits- und Planungsgrundlage für die Fixierung von Sanierungszielen zu den verschiedenen Verkehrsarten innerhalb des Sanierungsgebietes ist das „Integrierte Gesamtverkehrskonzept der Hansestadt Rostock“ (IGVK) von 1998 [2], welches durch die Bürgerschaft der Hansestadt am 16.12.1998 als Arbeitsgrundlage fixiert worden ist.

Wie im Analyseteil dargestellt, sind hier in den vergangenen zehn Jahren ganz wesentliche Maßnahmen, vor allem beim Ausbau des Straßennetzes, bei der Lösung der Probleme des Ruhenden Verkehrs, aber auch beim Ausbau des Netzes des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) realisiert worden.

Aufbauend auf dem IGVK wurden in diesem Zeitraum verschiedene weitere Untersuchungen zum Verkehr durchgeführt, auf welche in den kommenden Abschnitten eingegangen wird.

Sowohl Analyse als auch Planung gehen für den Verkehr über das Sanierungsgebiet hinaus, da sie nur im größeren Zusammenhang verständlich werden.

6.4.1 Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im IGVK ist formuliert, dass eine stadtverträgliche Entwicklung des Verkehrssystems erfolgen muss. Es ist also eine Abwägung zwischen allen verkehrsrelevanten Einflussfaktoren und möglichen Entwicklungszielen erforderlich. Vor allem bezüglich des MIV sind hier für die Innenstadt Konflikte erkennbar, deren verschiedene Seiten es behutsam zu beurteilen und untereinander abzuwägen gilt.

Auf der einen Seite muss der MIV mit seinen Teilbereichen, wie dem Wirtschafts- und Tourismusverkehr (wie Hanse-Sail und Rostocker Weihnachtsmarkt) aber auch dem Einkaufsverkehr und dem Quell- und Zielverkehr der Bewohner und Arbeitskräfte der Innenstadt, Bedingungen vorfinden, die eine verkehrliche Funktionsfähigkeit der Innenstadt Rostocks mit ihrem angrenzenden Stadthafen ermöglichen.

Auf der anderen Seite sind umweltrelevante Gesichtspunkte, wie Lärmschutz und Schutz vor Feinstaubimmissionen zu beachten, ist das Wohnumfeld für tausende Innenstadtbewohner qualitativ hochwertig zu gestalten und sind nicht zuletzt städtebaulich-funktionell wichtige Gesichtspunkt, wie z. B. eine verbesserungswürdige Fußgängerverbindung zwischen der Rostocker Innenstadt und dem Stadthafen über die zurzeit noch stark trennende L 22 Am Strande/Warnowufer hinweg zu beachten.

Um die Innenstadt Rostocks für Besucher und Bewohner attraktiv und lebenswert zu gestalten, ist es unabdingbar, die Verkehrsbewegungen des Motorisierten Individualverkehrs für den funktionell notwendigen Verkehr zu optimieren, ihn aber nicht zu maximieren und wie im IGVK festgeschrieben, den Umweltverbund innerhalb der Stadt und der Region zu entwickeln und gegenüber dem MIV weiter zu stärken.

Sowohl beim Fließenden als auch Ruhenden Verkehr sind Bewohner, Tagesbesucher und Touristen sowie der notwendige Wirtschaftsverkehr für den immerhin größten Wirtschaftsraum des Bundeslandes zu bedienen. Diejenigen, die ihren Arbeitsplatz in der Innenstadt haben, können am ehesten die Möglichkeiten nutzen, die der Umweltverbund des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bietet.

Verkehr

Äußerer Tangentenring

In nachfolgendem Plan „Struktur Straßennetz Tangentenringe“ für die Gesamtstadt wird nochmals deutlich erkennbar, dass der 1998 konzipierte Ausbau des äußeren Tangentenringes mit dem Neubau der Bundesautobahn A 20 im Süden, dem Neubau des Westzubringers B 103 im Westen, dem niveaufreien Ausbau des Schutower Knotens ebenfalls im Westen und der Realisierung des Warnowtunnels im Norden abgeschlossen ist.



Plan „Struktur Straßennetz Tangentenringe“ aus IGVK von 1998

Damit konnte ein wesentlicher Anteil des gebietsfremden Durchgangsverkehrs, und hier vor allem der Schwerlastverkehr auf der ehemaligen Bundesstraße B 105 (L 22) am Strande/ Warnowufer“, stark reduziert werden.

Innerer Tangentenring

Im gesamtstädtischen Zusammenhang ist in diesem Plan ebenfalls deutlich der Innere Tangentenring dargestellt, der die Funktionsfähigkeit der Innenstadt gewährleistet.

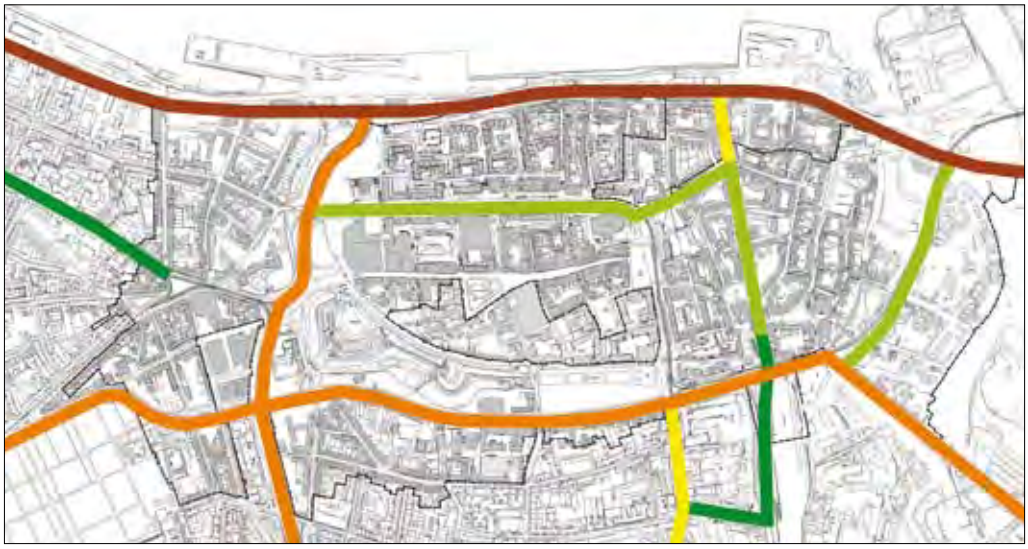
Mit den realisierten Straßenneubauten der Verbindungsstraße zwischen dem Saarplatz und dem Steintor und der vierspurigen Verbindung zwischen dem Schröderplatz und dem Warnowufer sind die großen Lücken im Inneren Tangentenring inzwischen geschlossen.

Handlungsbedarf auf dem Inneren Tangentenring besteht nun noch bei der „Ertüchtigung“ des Verbindungsweges. Hier ist der Neubau der Carbäkbrücke inzwischen abgeschlossen und ein Ausbau des nördlichen Knotens zur L 22 an in der Vorbereitung.

Zu sanieren sind dann noch die Vorpommernbrücke, die Ernst-Barlach-Straße mit dem Anschluss an den Mühlendamm und der Mittelteil der Straße Am Strande zwischen der Grubenstraße im Osten und der Friedrichstraße im Westen.

Beim Mittelteil der L 22 ist festzustellen, dass mit aktuell prognostizierten Belegungszahlen von ca. 45.000 Pkw/Tag (siehe Plan Tagesbelastung Verkehrsnetz 2015) die im Endzustand zu erwartende Verkehrsbelegung sehr hoch sein wird.

Da dies zu Konflikten mit den städtebaulich-funktionellen Zielen, wie einer weiteren baulichen Lückenschließung der Altstadtkante zum Stadthafen, der Realisierung baulich-räumlicher Zusammenhänge zwischen möglichen Baufeldern der Altstadtkante und des Stadthafens, funktionsfähigen und attraktiven Fußgängerverbindungen zwischen Altstadt und Stadthafen und einer Stabilisierung und Entwicklung des Wohnens auch an der Nordkante der Nördlichen Altstadt führt, gibt es zu dieser Problematik im Verlaufe des weiteren Sanierungsprozesses Klärungsbedarf.



Plan Tagesbelastung Verkehrsnetz Innenstadt
(Stand Prognose 2015)

Verkehrsbelastung	>	40.000 Kfz/d
Verkehrsbelastung	20.000 –	40.000 Kfz/d
Verkehrsbelastung	10.000 –	20.000 Kfz/d
Verkehrsbelastung	5.000 –	10.000 Kfz/d
Verkehrsbelastung	3.000 –	5.000 Kfz/d

In diesem Arbeitsprozess sind auch Möglichkeiten zu prüfen, wie die Verkehre auf dem äußeren Tangentenring im Einklang mit seinen Kapazitätsreserven so sinnvoll zu organisieren sind, dass es zu einem verträglichen Verkehrsaufkommen auf der L 22 kommt, ohne notwendige Quell- und Zielverkehre der Innenstadt und notwendige Verkehre zwischen den im Westen und im Osten an die Innenstadt angrenzenden Rostocker Stadtteilen, wie dem Hansaviertel, Reutershagen oder Dierkow und Brinckmannsdorf, zu behindern.

Anlieger- & Sammelstraßen

Weiterhin Arbeitsschwerpunkt innerhalb des Sanierungsgebietes bleibt die Sanierung bzw. Neugestaltung der öffentlichen Straßen und Plätze.

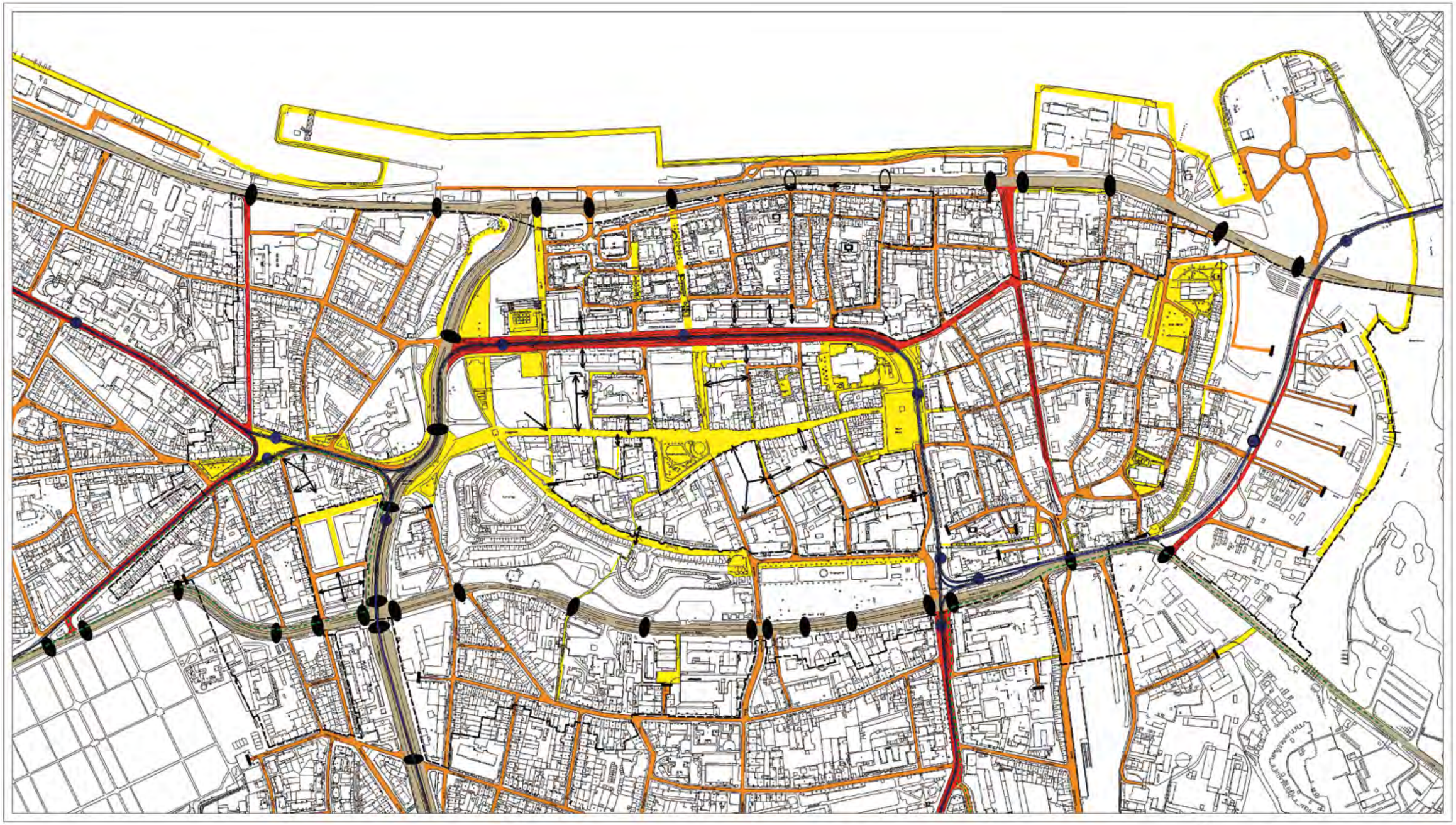
Dies betrifft, wie im Analyseplan zum Stand der Straßensanierungen ablesbar ist, vor allem noch gebietsinterne Anliegerstraßen in der Östlichen und Nördlichen Altstadt, um den Neuen Markt sowie in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt. Hier gilt es, verkehrsorganisatorische Belange des Fließenden Verkehrs in Abwägung zu anderen Erfordernissen, wie z.B. Gestaltung, Denkmalschutz, Lärmschutz und Barrierefreiheit so weit zu berücksichtigen, dass ein sicheres, konfliktfreies und entsprechend der Klassifizierung der Straße notwendiges staufreies Fließen des MIV ermöglicht wird.

Im Areal „Östlich der Stadtmauer“ steht im Zusammenhang mit der Umgestaltung zu einem Wohngebiet zwischen der Altstadt und der Unterwarnow eine teilweise Neuerschließung dieses Gebietes an. Bei Einbindung der historischen Straßen des Gerber-, Fischer- und Küterbruches wird, ergänzend mit der Sammelstraße „Neue Warnowstraße“ und daran beidseitig anbindenden Anliegerstraßen, ein neues Straßennetz aufgebaut.

Ebenfalls neu erschlossen werden muss am Rande des Sanierungsgebietes anbindend an das vorhandene Straßennetz das Gebiet des ehemaligen Friedrich-Franz-Bahnhofes im Sanierungsuntersuchungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“, auf welchem eine überwiegende Wohnbebauung entstehen soll.

Hierzu bedarf es vorlaufend einer Verkehrsuntersuchung, um z. B. die Leistungsfähigkeit möglicher Anbindepunkte des Areals an die benachbarten Straßennetze der Steintor-Vorstadt, der Östlichen Altstadt bzw. an den Inneren Tangentenring im Bereich der Ernst-Barlach-Straße und des Mühlendammes zu ermitteln.

VERKEHRSPLAN



LEGENDE

- HAUPTVERKEHRSSTRASSE
- SAMMELSTRASSE
- ANLIEGERSTRASSE
- SACKGASSE
- FUSSGÄNGERBEREICH UND FUSSWEGE (WICHTIGE)
- STRASSENBAHN
- STRASSENBAHN HALTESTELLE
- BUSLINIE
- VORHANDENE FUSSGÄNGERQUERUNGEN DES INNEREN TANGENTENRINGES
- ZUSÄTZLICH NOTWENDIGE FUSSGÄNGERQUERUNGEN DES INNEREN TANGENTENRINGES
- DURCHGÄNGE = PASSAGEN

HANSESTADT ROSTOCK
Senatsbereich für Bau und Umwelt

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vogelsang 26, 18055 Rostock
Tel. (0381) 45607-0 Fax (0381) 45607-41

RGS

Projekt: Sanierungsgebiet "STADTZENTRUM ROSTOCK" STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2008

Planinhalt: VERKEHRSPLAN

BÜRGERSCHAFTSBESCHLUSS NR. 0399/08-BV VOM 09.07.2008

Datum: JULI 2008 | Maßstab 1 : 6000 | Bearbeiter: IA

Gebietsinterner Durchgangs-Verkehr

Parallel zu Sanierungen und Neubauten von Straßen im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ sind die innerhalb der Östlichen Altstadt noch vorhandenen Probleme eines zu hohen Durchgangsverkehrs auf mehreren Sammel- bzw. Anliegerstraßen zu lösen.

Deshalb muss neben dem abschließenden Ausbau bzw. der notwendigen Ertüchtigung des Inneren Tangentenringes ein gebietsverträgliches Maß an Durchgangsverkehr auf die geplante „Neue Warnowstraße“ gelegt werden.

Dadurch kann, wie in zwei externen Verkehrsuntersuchungen zum Fließenden Verkehr zur Östlichen Altstadt aus dem Jahre 2005 [8] bzw. zur Neuen Warnowstraße aus dem Jahr 2006/2007 [3] herausgearbeitet, das momentan zu hohe Verkehrsaufkommen auf der Grubenstraße wesentlich reduziert und in den angrenzenden Anliegerstraßen, wie der Großen Wasserstraße, der Steinstraße und der Altschmiedestraße, auf ein verträgliches Maß, vor allem für die angrenzende Wohnbebauung, reduziert werden.

Selbstverständlich ist innerhalb des Sanierungsgebietes das inzwischen in fast allen Teilen des Sanierungsgebietes in Übereinstimmung mit dem IGVK umgesetzte System der verkehrsberuhigten Zonen, innerhalb derer eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 bzw. 20 km/h festgesetzt ist.

Zusammenfassend sind zum Fließenden Motorisierten Individualverkehr (MIV) folgende Sanierungsziele zu formulieren.

Sanierungsziel Innerer Tangentenring

Ausbaus des Inneren Tangentenringes, einschließlich der Sanierung noch erforderlicher Teilbereiche bei Beachtung städtebaulich-funktioneller und umweltplanerischer (Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan) Entwicklungsziele insbesondere entlang der L 22 zwischen Altstadt und Stadthafen.

Sanierungsziel Straßensanierungen

Beendigung der Sanierungen bzw. Neugestaltungen des vorhandenen öffentlichen Straßen- und Platzsystems bei Beachtung notwendiger Belange, auch des fließenden Verkehrs.

Sanierungsziel Gebietsumgestaltung.

Realisierung eines neuen Straßennetzes in den Gebieten „Östlich der Stadtmauer“ und „Güterbahnhof“ bei Einbindung vorhandener Straßen.

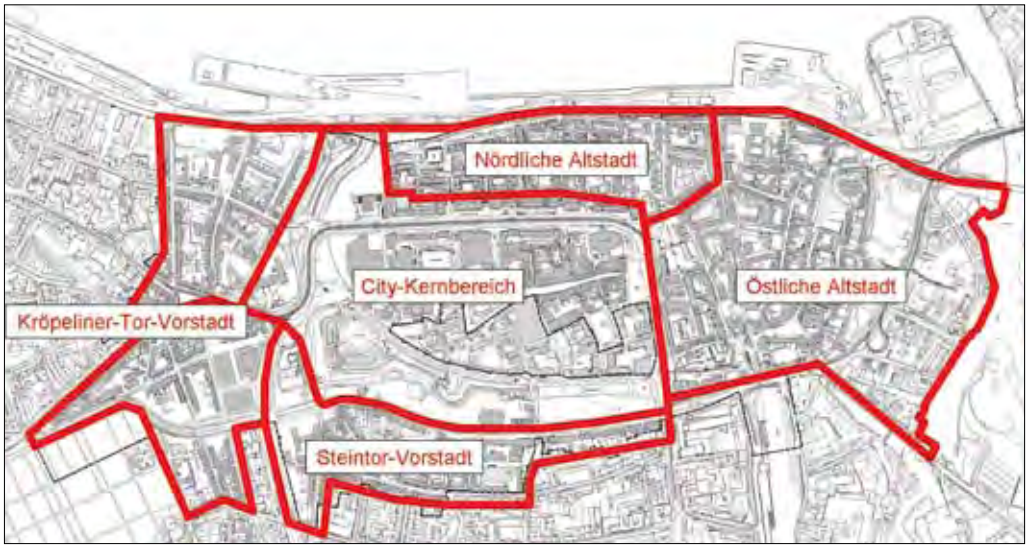
Sanierungsziel Durchgangsverkehre

Reduzierung der gebietsinternen Durchgangsverkehre auf den Sammelstraßen und Anliegerstraßen auf ein gebietsverträgliches Maß.

6.4.2 Ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Wie in der Analyse zum Ruhenden Verkehr dargestellt, gab es in den letzten zehn Jahren eine sehr positive Entwicklung bei der Lösung der Probleme des Ruhenden Verkehrs. Trotzdem existiert in Teilbereichen des Sanierungsgebietes noch erheblicher Bedarf.

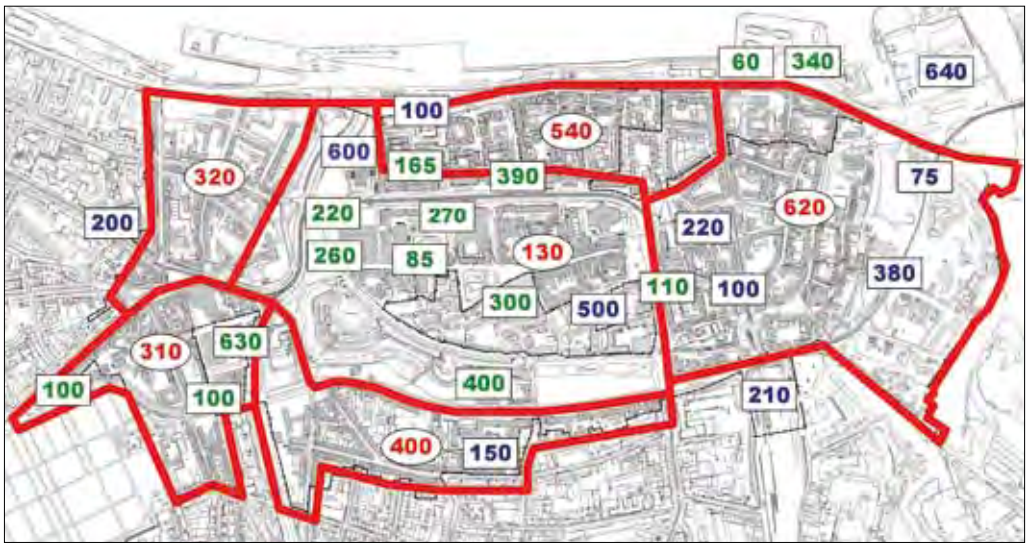
Um die vorhandenen Probleme anschaulicher erfassen, beschreiben und lösen zu können, ist es sinnvoll, das Sanierungsgebiet in sechs problemspezifische Teilbereiche zu gliedern.



Plan der Gebietseinteilung zum Ruhenden Verkehr

Bewirtschaftung öffentlicher Straßenraum

Planungsziel innerhalb des Sanierungsgebietes ist eine Bewirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Raum. Dazu ist dann auch in der Steintor-Vorstadt das Anwohnerparken in Übereinstimmung mit der STVO, wie schon in allen anderen Teilbereichen des Sanierungsgebietes, einzuführen.



Plan Ruhender Verkehr

400 öffentliche bewirtschaftete Pkw-Stellplätze im Straßenraum
270 öffentliche Pkw-Stellplätze in vorhandenen Stellplatzanlagen
600 öffentliche Pkw-Stellplätze in geplanten Stellplatzanlagen

Öffentliche Stellplatz-Anlagen

Um Ansätze zur Lösung der Probleme des Ruhenden Verkehrs darzustellen, werden im Planungsansatz in den verschiedenen Teilbereichen alle öffentlich genutzten bzw. öffentlich nutzbaren baulichen Pkw-Stellplatzanlagen aufgeführt und darüber hinaus weitere Planungsvorschläge gemacht.

Nicht betrachtet werden private Stellplatzanlagen, die ausschließlich der Deckung des Eigenbedarfs dienen.

Vor Ausweisung eines Parkhauses bzw. einer Tiefgarage ist immer zu klären, ob die zukünf-

tige Stellplatzanlage auch gut und leistungsfähig erreichbar ist. Dazu gab es z. B. für den Bereich südlich der Kröpeliner Straße aus dem Jahr 2007 eine Verkehrsuntersuchung, welche die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes mit entsprechenden Hinweisen nachweisen konnte.

- **City-Kernbereich**

Im City-Kernbereich gibt es zurzeit im öffentlichen Straßenraum und in 11 Stellplatzanlagen ca. 2.435 Pkw-Stellplätze. Davon ist der Parkplatz Fischerbastion eine Interimslösung, weil dort zukünftig eine Bebauung entstehen soll. Die Stellplatzanlagen im „Hotel Haus Sonne“ und im „Haus der Schifffahrt“ können dem Areal des City-Kernbereiches anteilig mit 50 % zugerechnet und die Anlagen „Fischerbastion“, „Oberkante“ und „August-Bebel-Straße“ gehen in die Bilanz dieses Betrachtungsbereiches mit jeweils 75 % ein.

Der überwiegende Stellplatzbedarf in diesem Areal erwächst aus seiner Funktion als City-Kernbereich und damit Einzelhandelsschwerpunkt und dem daraus resultierenden Einkaufs-, Besucher-, Touristen- und Wirtschaftsverkehr. Für das Anwohnerparken besteht ein weit geringerer Bedarf, der heute bereits weitgehend abgedeckt ist. Insgesamt ist das Stellplatzangebot im Areal heute schon recht ausgeglichen.

Weitere Neubauvorhaben müssen ihren Eigenbedarf an Pkw-Stellflächen auch zukünftig entsprechend der Forderungen der Landesbauordnung M-V und in Übereinstimmung mit der Ablösegebührensatzung auf dem eigenen Grundstück abdecken und dürfen den öffentlichen Straßenraum nicht zusätzlich belasten.

Weitere, auch für öffentliches Parken nutzbare Pkw-Stellplatzanlagen, können mit den Standorten

- Glatter Aal/ Chemisches Institut unter einem Gewerbe- und Hotelstandort (500 Stellplätze)
- Fischerbastion als Theatergaragen und unter einem angrenzenden Gewerbestandort (bis zu 600 Stellplätze)
- Rathausgarage hinter dem Rathaus zur Kleinen Wasserstraße (bis zu 220 Stellplätze)

ausgewiesen werden.

Wenn die Anlage „Fischerbastion“ zu 75 % und die Anlage „Rathausgarage“ zu 50 % dem City-Kernbereich zugerechnet werden können, entsteht insgesamt eine Entwicklungsmöglichkeit im City-Kernbereich auf bis zu 3.155 öffentliche Pkw-Stellplätze, also nochmals etwa 720 Plätze mehr, als momentan vorhanden sind. Damit ist der zurzeit absehbare Bedarf erfüllt.

- **Nördliche Altstadt**

In der Nördlichen Altstadt können zurzeit auf ca. 540 Pkw-Stellplätzen in den öffentlichen Straßen und in drei anteilig zum Gebiet zuordenbaren Stellplatzanlagen insgesamt ca. 825 Pkw untergebracht werden.

Die Stellplatzanlagen „Oberkante“ und der Interimsparkplatz „Fischerbastion“ können dabei mit jeweils 25 % und das Parkhaus am „Haus der Schifffahrt“ mit 50 % in die Bilanz des Gebietes eingerechnet werden.

Wenn man sich dem wahrscheinlichen Stellplatzbedarf der Nördlichen Altstadt als einem der intensivsten und beliebtesten Wohnstandorte der Innenstadt annähert, erhält man anhand der Anzahl der Wohnungen (bei einem rechnerischen Bedarf von 1Stpl./WE) eine Bedarfs-Orientierungszahl von ca. 2.200 notwendigen Pkw-Stellplätzen.

Reserven für Stellplatzneubauten gibt es aber nur noch mit den Standorten „Fischerbastion“ und einem weiteren möglichen Parkhaus in einem der beiden neuen Baufelder zur Straße Am

Strande an der Westkante der Nördlichen Altstadt. Die Stellplatzanlage an der „Fischerbastion“ mit 25 % in die Bilanz eingerechnet und das mögliche Parkhaus „Am Strande“ vollständig für dieses Gebiet berücksichtigt, ergibt sich eine Entwicklungsmöglichkeit auf etwa 975 Pkw-Stellplätze.

Es bleibt also selbst bei größtem Bemühen in der Nördlichen Altstadt mit über 1.000 nicht nachweisbaren öffentlichen Stellplätzen ein sehr großes Defizit, zumal es in den überwiegend in Plattenbauweise errichteten Wohnhäusern keine Nachrüstmöglichkeiten für private Stellplatzanlagen gibt.

Auch im angrenzenden Stadthafen können zugunsten der Nördlichen Altstadt keine weiteren Stellplätze geschaffen werden, da dort der Eigenbedarf des Stadthafens untergebracht werden muss.

Umso wichtiger ist es, bei zukünftigen Neubauten in der Nördlichen Altstadt dann zumindest deren Eigenbedarf und wo möglich, auch darüber hinaus Pkw-Stellplätze baulich herzustellen.

- **Östliche Altstadt**

Zur Östlichen Altstadt existiert aus dem Jahr 2004 eine Untersuchung [9] zur Problematik des Ruhenden Verkehrs. Deshalb gibt es für dieses Areal auch eine sehr differenzierte Bestanderfassung und Bedarfsermittlung, die aus den Erfordernissen der Wohn- und Gewerbenutzungen zusammensetzbar ist.

Zunächst lässt sich im Gebiet ein Angebot von etwa 830 öffentlichen Stellplätzen erfassen. Davon sind ca. 620 im öffentlichen Straßenraum. Anteilig sind zugunsten der Östlichen Altstadt das im Stadthafen auf der Silohalbinsel gelegene Parkhaus mit 25 % und der daran angrenzende Parkplatz mit 50% in die Bilanz eingerechnet, da beide Stellplatzanlagen sehr günstig am Nordrand der Östlichen Altstadt liegen und nicht immer durch den Eigenbedarf der Silohalbinsel voll ausgelastet sind. Insbesondere die Hochschule für Musik und Theater profitiert schon heute erheblich von diesem Stellplatzangebot.

Aus der Anzahl der vorhandenen Wohnungen und der erfassten gewerblichen Nutzflächen in der Östlichen Altstadt kann man auf einen Bedarf von etwa 2.100 bis 2.600 Stellplätzen schließen.

Mit dem möglichen Neubau der „Rathausgarage“ und einer Stellplatzanlage auf dem Areal des früheren Güterbahnhofes im Sanierungsuntersuchungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“, die jeweils zu 50 % in die Bilanz der Östlichen Altstadt eingerechnet werden können, einem Parkhausneubau auf der Holzhalbinsel, der zu 25 % der Östlichen Altstadt zurechenbar ist und dem Neubau von drei weiteren Anlagen an der „Petrischanze“, am „Küterbruch“ und in der „Grubenstraße“ können insgesamt bis zu 1.720 Pkw-Stellplätze in der Östlichen Altstadt errichtet werden.

Circa 800 private Pkw-Stellplätze sind durch die Verkehrsuntersuchung erfasst. Damit wird sichtbar, dass sich eine weitgehend ausgeglichene Bilanz ergibt und das Pkw-Stellplatzproblem in der Östlichen Altstadt lösbar ist.

- **Steintor-Vorstadt**

Der Stellplatzbedarf des Teils der Steintor-Vorstadt, der sich innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ befindet, kann nur sehr schwer erfasst werden, da er bezüglich der Pkw-Stellplatzproblematik nicht aus der gesamten Steintor-Vorstadt herauslösbar ist.

Es können deshalb sowohl für den Bedarf als auch für mögliche Problemlösungen nur Entwicklungstendenzen aufgezeigt werden.

Verkehr

Aktuell gibt es einen Bestand von etwa 540 öffentlichen Pkw-Stellplätzen, wovon sich ca. 400 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum befinden. Diese lassen sich um eine zu 25 % anteilige Anrechnung des Parkhauses „August-Bebel-Straße“ und einen Interimsparkplatz im Bereich eines zukünftigen Baufeldes an der Nordspitze der Schröderstraße ergänzen.

Ein potentieller Neubaustandort in der Steintor-Vorstadt mit ca.150 Stellplätzen bietet sich lediglich im Quartier „August-Bebel-Straße“ anstelle oder unter Nutzung der dort momentan vorhandenen ehemaligen Großgaragen der Stadtentsorgung an.

Dadurch ließe sich die Bilanz auf ca. 650 Pkw-Stellplätze erhöhen. Dem steht bei einer überschlägigen Ermittlung des Bedarfs, ausschließlich nach der Anzahl der Wohnungen, eine Zahl von ca. 1.200 notwendigen Pkw-Stellplätzen gegenüber. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass es in drei großen nichtöffentlichen Tiefgaragen (3 x in der Karlstraße; 1 x am WIRO-Hochhaus in der August-Bebel-Straße) 425 Stellplätze gibt, die in diesen Teilbereichen der Steintor-Vorstadt trotz ihres nichtöffentlichen Nutzungscharakters entlastend auf die Situation des Ruhenden Verkehrs wirken.

Die Summe erfasster privater und möglicher öffentlicher Pkw-Stellplätze nähert sich mit ca. 1.100 an die fiktive Bedarfszahl von ca. 1.200 an, so dass man schlussfolgern kann, dass die Probleme des Ruhenden Verkehrs an der Nordkante der Steintor-Vorstadt, also ausschließlich dem Teil dieses Stadtgebietes, der sich innerhalb des Sanierungsgebietes befindet, überwiegend lösbar wären, jedoch vom Defizit der südlich angrenzenden Gebiete weiterhin negativ beeinflusst bleiben.

- **Kröpeliner-Tor-Vorstadt**

Da der Ausschnitt der Kröpeliner-Tor-Vorstadt, der sich im Sanierungsgebiet befindet, bezüglich der Gesamtstellplatzproblematik dieses Stadtteils nicht abtrennbar ist, kann ebenso wie bei der Steintor-Vorstadt nur eine Annäherung an die Lösung der Stellplatzprobleme erfolgen.

Der Betrachtungsraum ist zur Eingrenzung verschiedenartiger Probleme in einen nördlichen Bereich oberhalb des Doberaner Platzes und einen südlichen Bereich unterhalb des Doberaner Platzes zu teilen.

Im nördlichen Areal gibt es ausschließlich öffentliches Straßenparken mit ca. 320 Plätzen. Im Südbereich kommen zu etwa 310 Straßenstellplätzen nochmals 830 Pkw-Stellplätze in drei öffentlichen Stellplatzanlagen hinzu, so dass sich für das Gesamtgebiet des Ostteils der Kröpeliner-Tor-Vorstadt eine aktuelle Stellplatzbilanz von etwa 1460 Stellplätzen aufzeigen lässt.

Eine Bedarfsermittlung über die Anzahl der Wohnungen weist etwa 1.800 notwendige öffentliche Stellplätze nach, wozu, aus einer speziellen Untersuchung zum Stellplatzbedarf der Gewerbetreibenden unmittelbar am Doberaner Platz [5], nochmals weitere 100 erforderliche Stellplätze dazugerechnet werden können, so dass ein fiktiver Bedarf von ungefähr 1.900 Pkw-Stellplätzen angenommen werden kann.

Verglichen mit den vorhandenen Stellplätzen gibt es also einen Fehlbedarf von etwas über 400 Plätzen, der sich aber ausschließlich nördlich des Doberaner Platzes darstellt, da der Südteil mit drei großen Anlagen sehr gut versorgt ist.

Ein potentieller weiterer Standort für ein öffentliches Parkhaus oder eine öffentliche Tiefgarage sollte nordöstlich des Doberaner Platzes bis hin zur Zochstraße (eventuell Ostkante Brauerei oder Areal Anker) mit einer Kapazität von mindestens 200 Stellplätzen entwickelt werden. Hier wäre eine gute Nutzermischung gegeben, die sich aus gewerbebezogenen Tagesnutzern rund um den Doberaner Platz und wohnbezogenen Nachtnutzern des sonstigen Wohnumfeldes zusammensetzen könnte.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die Probleme des Ruhenden Verkehrs im City-Kernbereich und in der Östlichen Altstadt lösbar sind. In den im Sanierungsgebiet liegenden Teilen der Steintor-Vorstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt sind sie überwiegend lösbar und in der Nördlichen Altstadt nur anteilig.

Parkleitsystem

Das Parkleitsystem für den Innenstadtbereich hat sich bewährt und ist deshalb beizubehalten und, wo notwendig, auszubauen.

Reisebus-konzept

Da Städtereisen in den letzten Jahren im Tourismusbereich wesentlich zugenommen haben und auch Rostock davon aufgrund seiner Attraktivität als jahrhundertealte Hansestadt erheblich profitiert, ist es wichtig und sinnvoll, für den touristisch interessanten historischen Innenstadtbereich ein Parkplatznetz für Reisebusse vorzuhalten.

Hierzu können auf der Grundlage eines Konzeptes des Tief- und Hafenbauamtes aus dem Jahre 2006 [10] für das Sanierungsgebiet Rahmenbedingungen fixiert werden.

Für die „stadtbesuchenden" Reisebusse muss deshalb ein System aus Terminals, Parkplätzen und Warteplätzen ausgewiesen werden.

Terminals dienen nur dem Ein- und Aussteigen der Reisenden, und der Bus muss anschließend zum Warteplatz fahren, wo er während der Zeit der Stadtbesichtigung parken kann. Auf ausgewiesenen Busparkplätzen kann sowohl das Ein- und Aussteigen als auch das Parken des Busses erfolgen.

Die Ein- und Ausstiegsstellen für die Busse müssen so angeordnet sein, dass sie möglichst nahe bei den touristisch attraktiven Zielen liegen. Zwischen den verschiedenen Plätzen soll bei einer durchschnittlichen Aufenthaltszeit der Touristen in der Stadt von zwei bis drei Stunden nicht mehr als 3,00 - 5,00 km Stadtrundgangslänge liegen.

Zusätzlich zu gut und sicher gestalteten Busparkplätzen ist eine ergänzende Infrastruktur erforderlich, die je nach Größe und Funktion der Stellplatzanlage folgende Ausstattungselemente erfordern kann:

- Abfallbehälter bzw. Müllcontainer
- Beschilderung als Stadtinformation, Beleuchtung und Wetterschutz
- sanitäre Anlagen.

Für Rostock kann man davon ausgehen, dass täglich etwa 25 Reisebusse die Stadt anfahren. Während des Weihnachtsmarktes erhöht sich diese Zahl auf etwa 90 bis 100 und zur Hanse-Sail kommen täglich bis zu 60 bis 80 Reisebusse nach Rostock. Diese Zahlen werden in den nächsten Jahren wahrscheinlich in etwa stabil bleiben, so dass ein Reisebuskonzept auf diesen Zahlen aufbauen kann

Für die Rostocker Innenstadt wird ein kombiniertes Parkplatz- und Terminalkonzept empfohlen.

Entsprechend des Reisebuskonzeptes sind bisher folgende Standorte vorhanden:

- Lange Straße (Ostende) 3 Halteplätze als Terminal
- Lange Straße (Bussebart vor Theaterneubaustandort) 2 Halteplätze
- Lange Straße (vor Radisson) 2 Halteplätze.

Warte- und/ oder Parkplätze können an der Fischerbastion (10 - 20 Stellplätze), am Vogelsang (1 Halteplatz.), an der Petrischanze vor der Östlichen Altstadt (4-10 Stellplätze) und am Parkplatz Mühlendamm (bis zu 20 Stellplätze) ausgewiesen werden, falls es am letzten Standort nicht zu Nutzungskonflikten mit dem geplanten Caravan-Stellplatz kommt.

Anhand der großen Variabilität der möglichen Stellplatzzahlen wird es hier zukünftig weiteren Abstimmungsbedarf geben.

Unabhängig davon ist auf der Basis des vorhandenen Konzeptes eine weitere schrittweise Umsetzung des Reisebuskonzeptes erforderlich. Bei der schrittweisen Realisierung des Konzeptes sollte eine ständige Erfolgskontrolle durchgeführt werden, so dass das Busreisekonzept den realen Erfordernissen angepasst werden kann.

Die Sanierungsziele zum Ruhenden Verkehr lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Sanierungsziel Stellplatz Bewirtschaftung

Die Bewirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum und damit einhergehend die Einführung des Anwohnerparkens sind flächendeckend umzusetzen.

Sanierungsziel Öffentliche Pkw-Stellplatz-Anlagen

Neubau von öffentlichen Pkw-Stellplatzanlagen zur Abrundung des Stellplatzanlagenringes im Randbereich der Altstadt und entlang des inneren Sammelstraßennetzes auf insgesamt bis zu etwa 8.000 öffentliche Pkw-Stellplätze, wobei nicht alle Probleme der einzelnen Teilbereiche innerhalb des Sanierungsgebietes vollständig gelöst werden können.

Sanierungsziel Private Pkw-Stellplatz-Anlagen

Bei Neubauten Nachweis der notwendigen Pkw-Stellplätze möglichst vollständig auf dem eigenen Grundstück und wenn konfliktfrei möglich, Errichtung weiterer Stellplätze für das unmittelbare Umfeld.

Sanierungsziel Parkleitsystem

Das in der Praxis bewährte Parkleitsystem für den Innenstadtbereich ist beizubehalten und auszubauen.

Sanierungsziel Reisebuskonzept

Ausweisung und schrittweise Entwicklung eines leistungsfähigen Reisebusparkplatznetzes für den historischen Innenstadtbereich mit der notwendigen Infrastruktur.

6.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

ÖPNV-Netz

Basis der Planungen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist der Regionale Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock (NVP) [11].

Die Rostocker Innenstadt und deren Kernbereich sind sehr gut durch den Öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Ein dichtes und effektives Straßenbahnnetz durchquert sowohl die Altstadt mit ihrem City-Kernbereich als auch die historischen Vorstadtbereiche und verbindet die Innenstadt mit den Stadtteilen im Süden, Nordosten und Nordwesten Rostocks. Am Doberaner Platz und am Steintor stehen attraktive und effektive Umsteigepunkte zwischen den Straßenbahnlinien und zum städtischen bzw. regionalen Busnetz zur Verfügung. An beiden Punkten binden sich Buslinien in das Sanierungsgebiet ein, die z. B. mit Linienführungen ins Hansaviertel, nach Reutershagen und Schutow im Westen bzw. nach Brinckmansdorf und Pastow im Osten weitere Stadtteile mit der Innenstadt verbinden, zu denen keine Straßenbahnverbindungen bestehen.

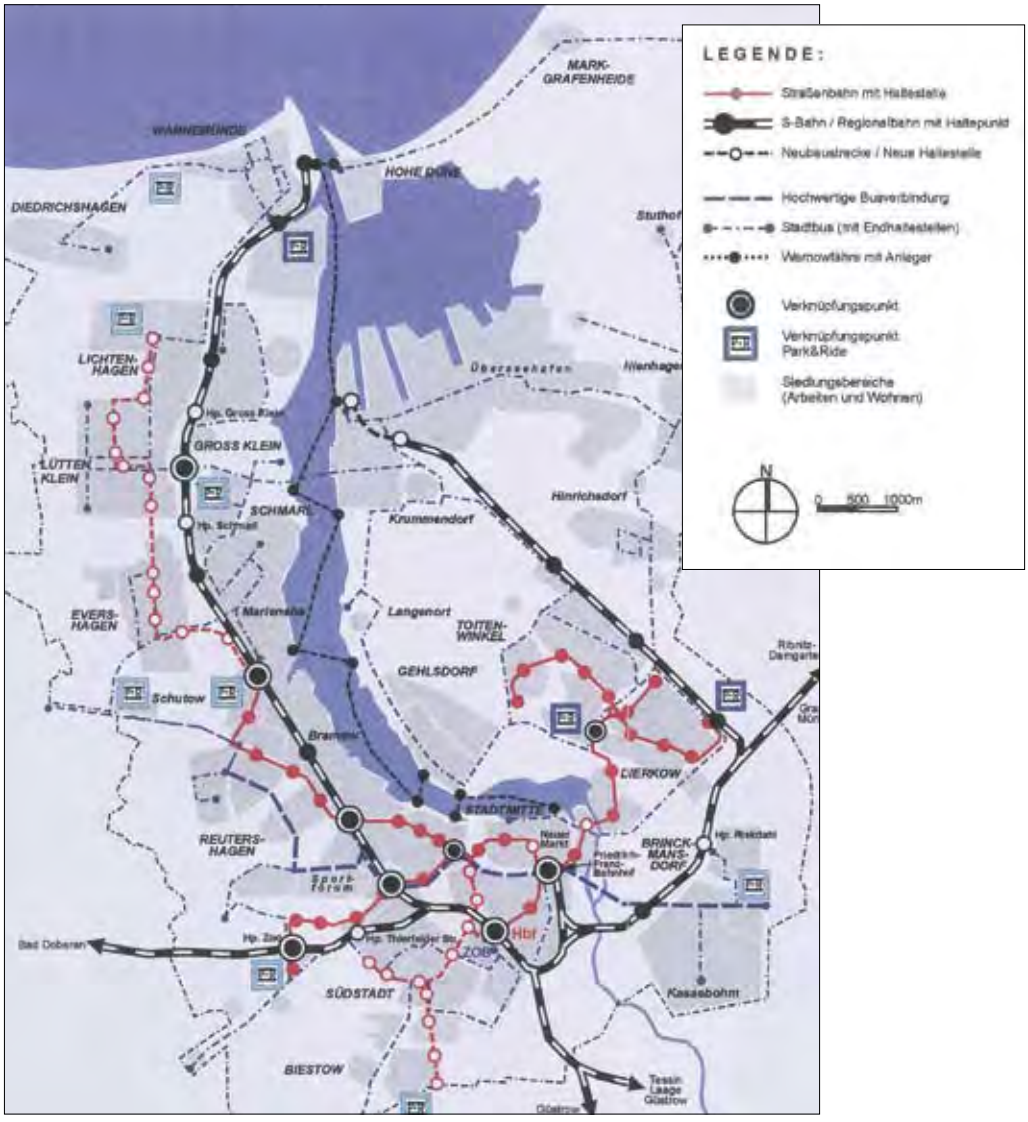
Über den nahe zum City-Kernbereich am Rande der Steintor-Vorstadt liegenden Hauptbahnhof mit dem angelagerten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) bestehen mit der S-Bahn direkte Nahverkehrsverbindungen nach Warnemünde und zum Überseehafen, ist der Bahn-Fernverkehr auf kurzem Wege erreichbar und existieren ebenfalls kurze Anbindungen an die regionalen Buslinien, die Rostock bis ins Umland z. B. nach Sanitz, Tessin, Graal-Müritz oder Rerik anbinden. Diese regionalen Buslinien streifen das Sanierungsgebiet mit ihren Linienführungen und weiteren Haltestellen, die entlang der Straßentrasse vom Vögenteich bis zum Mühlendamm liegen.

Lücken im dichten ÖPNV-Versorgungsnetz des Sanierungsgebietes sind lediglich im Stadthafen im Bereich der Silohalbinsel und des Haedgehafens erkennbar. Die gültigen Haltestelleneinzugsradien mit je 300 m erreichen in diesem Areal lediglich den mittleren Bereich des Stadthafens. Zurzeit ist an diesen Stellen wegen noch fehlender Bebauungen auch kein Nutzerpotential vorhanden. Hier sollte abhängig von zukünftigen Entwicklungen entschieden werden, ob eine ergänzende Buslinienführung sinnvoll wird.

Um die Attraktivität des ÖPNV auch langfristig aufrecht zu erhalten, sind die Fahrpläne stets zügig an veränderte Bedürfnisse, wie z .B. verlängerte Öffnungszeiten der Geschäfte im City-Kernbereich, anzupassen.

Klar muss auch sein, dass sämtliche Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs konsequent barrierefrei für alle potentiellen Nutzergruppen zu gestalten sind.

Die Zusammenhänge des ÖPNV-Netzes sind im Plan des Zielszenarios für das ÖPNV-Netz aus dem IGVK von 1998 gut erkennbar, zumal inzwischen fast alle Ziele von 1998 erreicht sind.



Zielszenario ÖPNV-Netz aus IGVK von 1998

Fährverkehr

Der Fährverkehr nach Gehlsdorf und längs der Unterwarnow sollte bei Bedarf verbessert werden. Dies kann sowohl die Attraktivität des Stadthafens als auch der Nördlichen Altstadt stärken, aber auch den Verbund der Altstadt zum Wasser befördern.

Sanierungsziel ÖPNV

Bei Bedarf Ergänzung des Stadtbusnetzes entlang des Stadthafens, Erhalt vorhandener und bei Bedarf Einrichtung weiterer Fährverbindungen im Stadthafen sowie Ausbau der Fahrgastschifffahrt auf der Unterwarnow.

6.4.4 Fußgängerverkehr

Fußgängerzonen

Im „Verkehrsplan“ sind neben den bevorzugt für Fußgänger nutzbaren öffentlichen Bereichen auch reine Fußgängerzonen dargestellt.

Handlungsbedarf zur Ausweitung des Fußgänger-Wege-Netzes besteht noch zwischen August-Bebel-Straße und Augustenstraße in Verlängerung des „Grünen Weges“, im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ und dort vor allem entlang der Uferkante der Unterwarnow, aber auch am geplanten Neubaustandort des Volkstheaters zwischen Lange Straße und Stadthafen. Parallel dazu ist das bereits teilweise vorhandene System der Absenkpoller zu ergänzen, um den Lieferverkehr zeitlich begrenzen und den Motorisierten Individualverkehr aus den Fußgängerzonen heraushalten zu können.

Tempo-30-Zonen

Durch die Ausweisung des Sammel- und Anliegerstraßennetzes als verkehrsberuhigte Zonen mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 bis 30 km/h können in diesem öffentlichen Straßennetz attraktive und sichere Fußgängerwegebeziehungen entstehen bzw. vorhandene ergänzt werden. Dadurch können dann auch die Fußgängerzonen und die attraktiven öffentlichen Platz- und Grünflächen optimal untereinander vernetzt werden.

Passagen Durchgänge

Passagen und Fußgängerdurchgänge durch Quartiere bzw. Häuser sind so anzuordnen, dass sie gewünschte bzw. notwendige Fußgängerführungen ermöglichen bzw. unterstützen. Ein weiterer Fußgängerdurchgang sollte deshalb von der Kröpeliner Straße zum Jakobikirchplatz eingeordnet werden.

Querungen

An den Verkehrsachsen des Inneren Tangentenringes müssen die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger dem realen Bedarf folgend optimiert werden. Dazu sind, wie im Verkehrsplan dargestellt, dem vorhandenen Bedarf folgend möglichst zwei weitere Querungsmöglichkeiten entlang der L 22 Am Strande einzuordnen, da hiervon eine notwendige Optimierung der Fußgängerbeziehungen zwischen dem City-Kernbereich und dem Stadthafen abhängig ist. Bei neu anzulegenden bzw. auch bei bereits vorhandenen Fußwegequerungen mit der L 22 ist in Abhängigkeit zu den städtebaulich-hochbaulichen Rand- und Rahmenbedingungen zu prüfen, ob an verschiedenen Stellen niveaufreie Fußwegebeziehungen, z. B. in Form von Fußgängerbrücken, angelegt werden können. Auch davon ist die mögliche Anzahl zusätzlicher niveaugleicher Fußgängerquerungen auf der L 22 abhängig.

Endgültige Entscheidungen darüber sind nur auf der Basis weiterer verkehrlicher Untersuchungen zur L 22 möglich.

Barrierefreiheit

Der gesamte öffentliche Verkehrsraum ist grundsätzlich barrierefrei für alle Nutzergruppen wie z. B. Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und blinde Menschen sowie hörgeschädigte Bürger zu gestalten. Aber auch ältere Mitbürger, Mütter und Väter mit Kinderwagen oder zeitweilig durch Krankheit eingeschränkte Bürger sind auf eine barrierefrei gebaute Umwelt angewiesen. Um hier zu einheitlichen Auffassungen und zu einer koordinierten Arbeitsweise zu kommen, ist die Erstellung eines Leitfadens für einen barrierefreien öffentlichen Verkehrsraum unabdingbar.

Sanierungsziel Fußgänger

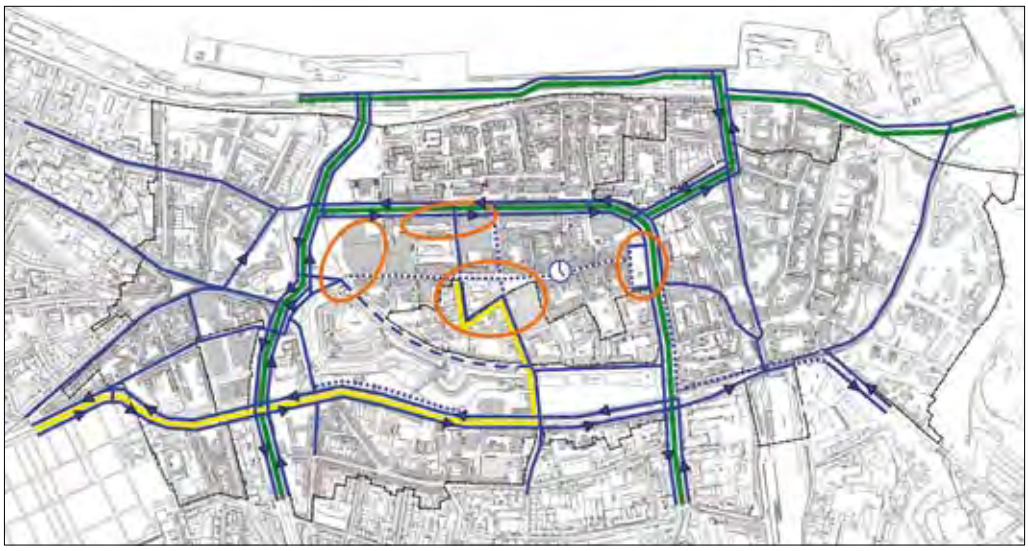
Ergänzung des Fußgängerzonennetzes, seine optimale Vernetzung auch über Passagen und Gebäudedurchgänge, Optimierung bzw. Ergänzung der Fußgängerquerungsmöglichkeiten des Inneren Tangentenringes und konsequente Umsetzung eines barrierefreien baulichen Umfeldes.

6.4.5 Fahrradverkehr

Gesamtstädtische Planungsgrundlage auch für den Radverkehr ist das Integrierte Gesamtverkehrskonzept (IGVK) von 1998. Radverkehrsförderung ist und bleibt in Rostock auch im Interesse einer Attraktivitätssteigerung der Stadt ein zentrales Thema. In Anbetracht der Wertigkeit dieses Themas hat die Bürgerschaft der Hansestadt 2006 ein Radverkehrsförderprogramm beschlossen.

Untersetzt durch eine aktuelle Untersuchung zum Radverkehr im Stadtzentrum aus dem Jahre 2007 [12] wird deutlich, dass der Radverkehr sich als ein wichtiges Verkehrsmittel in Rostock fest etabliert hat. Wesentlich befördert wurde diese positive Entwicklung auch durch die vielen Studenten der Hoch- und Fachschulen, allen voran der Universität Rostock.

In dieser Verkehrsuntersuchung zum Radverkehr werden auf der Basis einer umfangreichen Analyse der Innenstadtsituation konkrete Handlungsempfehlungen gegeben, die im Plan „Hauptroutenkonzept Radverkehr“ zusammengefasst sind.



Hauptroutenkonzept Radverkehr
Zu- und Abfahrten (aus Verkehrsuntersuchung Radverkehr Stadtzentrum von 2007)

Zwei Hauptuntersuchungsbereiche waren dabei das Vorfeld des Kröpeliner Tores und das gesamte Umfeld der Fußgängerzone der Kröpeliner Straße.

Routennetz

Das innerstädtische Fahrradroutennetz muss an wenigen Fehlstellen ergänzt und in seinem Verlauf und seiner Vernetzung optimiert werden. Vor allem müssen aber noch vorhandene Konfliktpunkte wie z. B. an der L 22, an der Herrmannstraße oder am Übergang der Ernst-Barlach-Straße zum Mühlendamm im Rahmen noch notwendiger Straßenbaumaßnahmen

beseitigt werden. Im Kurvenbereich Ernst-Barlach-Straße/Mühlendamm kann die Situation für Radfahrer nachhaltig nur verbessert werden, wenn eine Radwegverbindung im Bereich der Bleicherstraße/Neue Bleicherstraße im gegenwärtigen Sanierungsuntersuchungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“ neu angelegt werden kann.

Darüber hinaus ist die vorhandene Wegweisung des Radwanderwegenetzes und des Campusroutennetzes, wo durch bauliche Veränderungen notwendig, zu ergänzen, so dass auch für ortsfremde Radfahrer eine optimale Nutzbarkeit gegeben ist.

Einbahnstraßennutzung

Die Nutzung einer möglichst hohen Zahl von Einbahnstraßen durch Radfahrer entgegen der ausgewiesenen Fahrtrichtung in 30-km/h-Zonen bleibt in Abwägung zur erforderlichen Verkehrssicherheit auch zukünftig ein Thema.



überlastete Fahrradabstellanlagen vor dem Uni-Hauptgebäude

Abstellanlagen

Ausgehend von einem Bestand an Fahrradabstellmöglichkeiten von 388 im Frühjahr 2007, die vollständig ausgelastet und teilweise erheblich überbelastet sind, wird eine stufenweise nachfrageorientierte Kapazitätsentwicklung auf bis zu 880 Stellplätze zur Lösung der Probleme innerhalb des City-Kernbereiches empfohlen.

Verkehrsuntersuchung Radverkehr Rostock-Stadtzentrum
Bedarfsabschätzung zum Fahrradparken anhand der festgestellten Nachfrage

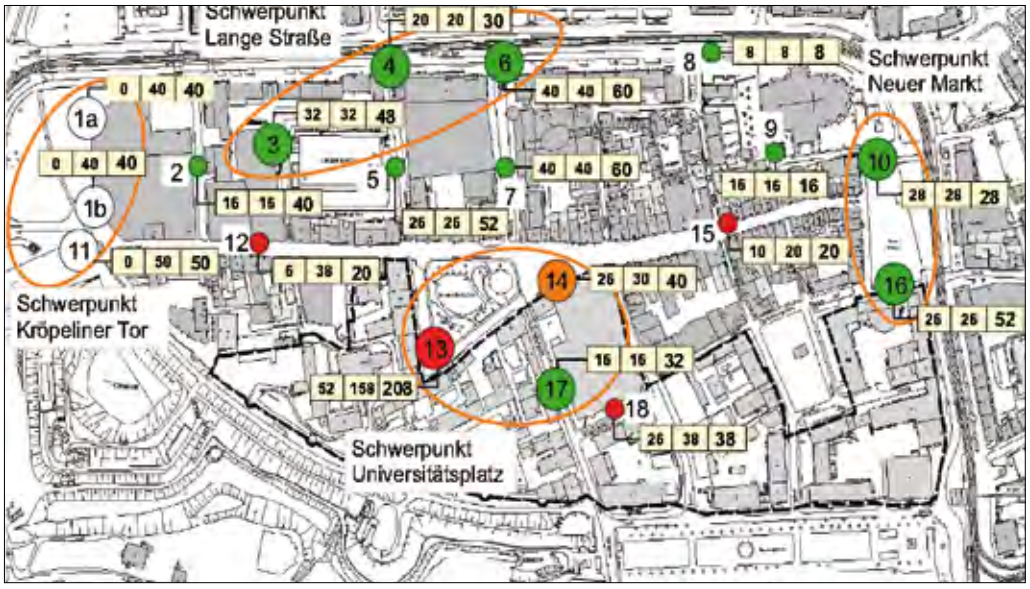
	Bereich	Kapazität, Bestand Frühjahr 2007	Kapazität, fehlt/stehende Planung	Auslastung	Zähl / Schätzwert	Auslastung [%]	Differenz	Erweiterung 1 für 80% Belegung	Kapazität nach Erweiterung 1	Auslastung Neu [%]	Aufschlag für "30% Reichlich"	Kapazität nach Erweiterung 2
1a	KTC Nord (Lange Stube)	0	40	-	-	k.A.	k.A.	0	40	k.A.	0	40
1b	KTC Süd (Kröpeliner Tor)	0	40	-	-	k.A.	k.A.	0	40	k.A.	0	40
2	Hofstraße	16	0	10	S	63%	6	0	16	63%	24	40
3	Steintaboks-Platz (Satum)	32	0	10	Z	31%	22	0	32	31%	16	48
4	Lange Straße (Pädagogienstraße)	20	0	2	Z	10%	18	0	20	10%	10	30
5	Pädagogienstraße	26	0	20	S	77%	6	0	26	77%	26	52
6	Lange Straße (Breite Straße)	40	0	10	Z	25%	30	0	40	25%	20	60
7	Breite Straße	40	0	20	S	50%	20	0	40	50%	20	60
8	Lange Stube Ost	8	0	2	S	25%	6	0	8	25%	0	8
9	Marienkirche	16	0	10	S	63%	6	0	16	63%	0	16
10	Neuer Markt Nord	28	0	12	Z	43%	16	0	28	43%	0	28
11	Kröpeliner Tor	0	0	40	Z	k.A.	-40	50	50	80%	0	50
12	FGZ West	6	0	30	S	500%	-24	32	38	79%	-18	20
13	Universitätsplatz	52	0	125	Z	240%	-73	106	158	79%	50	208
14	Rostocker Hof (FGZ)	26	0	24	Z	92%	2	4	30	80%	10	40
15	FGZ Ost	10	0	15	Z	150%	-5	10	20	75%	0	20
16	Neuer Markt Süd	26	0	20	Z	77%	6	0	26	77%	26	52
17	Schwaansche Straße	16	0	8	S	50%	8	0	16	50%	16	32
18	Rostocker Hof (Alb-Einmündung)	26	0	29	Z	112%	-3	12	38	76%	0	38
Summen		388	80	387				214	682		208	882
	Standort Friedhofsweg, REWE	12	0	-	-	k.A.	k.A.	0	12	k.A.	12	24

Bedarfabschätzung Fahrradabstellanlagen mit zwei Erweiterungsstufen
(aus Verkehrsuntersuchung Radverkehr Stadtzentrum von 2007)

Neben vier großen Sammelanlagen an der Westkante der Altstadt, am Kaufhof, dem Uni-Platz und am Neuen Markt ist eine dezentrale Anordnung von Fahrradständern z. B. entlang der Kröpeliner Straße angedacht.

Dezentrale Einordnungen von kleinen Fahrrad-Stellplatzanlagen sind natürlich bei Bedarf auch an anderen Stellen des Sanierungsgebietes, wie am Doberaner Platz, im Friedhofsweg oder an der Viergelindenbrücke, sinnvoll.

Der „Plan Fahrradabstellanlagen“ verdeutlicht sowohl die gegenwärtige Situation im City-Kernbereich, verdeutlicht aber auch über zwei Entwicklungsstufen vorhandene Entwicklungspotentiale für Fahrradabstellanlagen.



Plan Fahrradabstellanlagen
Im City-Kernbereich
(aus Verkehrsuntersuchung
Radverkehr Stadtzentrum von 2007)

- Sammelabstellanlagen
- Einzelabstellplätze
- Auslastung < 80%
- Auslastung 80 – 100%
- Auslastung > 100%
- Reservefläche
- Kapazitäten 2007
- Erweiterung 1 – Abdeckung aktueller Bedarf
- Erweiterung 2 – Ziel für die nächsten 10 Jahre

Sanierungsziel Fahrradverkehr

Ergänzung und Optimierung des Innenstadt-Radwegenetzes, Beseitigung von Konflikt- und Gefahrenpunkten, Neubau und Erweiterung zentraler Fahrradabstellanlagen und Ergänzung von Fahrradabstellmöglichkeiten an notwendigen Stellen innerhalb des Sanierungsgebietes.
Nutzung möglichst vieler Einbahnstraßen in den 30-km/h-Zonen auch in Gegenrichtung als Radfahrverbindungen.

6.5 Soziale Situation und Umsetzung der Sozialplanung

Wohnstandort Innenstadt

Der hohe Wohnanteil in der Innenstadt, ein Ergebnis der städtebaulichen Entwicklungen der letzten 60 Jahre, ist eine Rostocker Besonderheit im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten. Diese Besonderheit, die gleichzeitig Garant für einen lebendigen Stadtkern ist und in Rostock nicht im Widerspruch zu einem funktionsfähigen und attraktiven City-Kernbereich mit einem notwendig hohen Anteil an Einzelhandelsflächen steht, gilt es zu pflegen und weiter zu entwickeln. Dazu sind die Wohnviertel innerhalb des Sanierungsgebietes in der Östlichen und Nördlichen Altstadt, aber auch in der Steintor-Vorstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt konsequent und zügig durch den Abschluss des Sanierungsprozesses und noch notwendige Lückenschließungen qualitativ und quantitativ weiter aufzuwerten. Mit dem neuen Wohngebiet „Östlich der Stadtmauer“ wird noch ein weiterer Wohnstandort innerhalb des Sanierungsgebietes hinzukommen.

Soziale Zusammensetzung

Eine aktive, aus allen sozialen Schichten der Stadtbevölkerung zusammengesetzte Wohnbevölkerung innerhalb des Sanierungsgebietes und damit innerhalb der Innenstadt muss weiterhin Sanierungsziel bleiben.

Dies kann auch zukünftig über den hohen städtischen Anteil an Wohnungseigentum in den Wohngebäuden der 50er bis 80er Jahre des 20. Jahrhunderts, vor allem in der Nördlichen Altstadt und in der Langen Straße, garantiert werden. Damit behält die Stadt ein soziales Steuerungsinstrument in der Hand, um über eine regulierbare Miethöhe auch einen Anteil an Wohnungen für untere und mittlere Einkommensschichten der Rostocker Stadtbevölkerung aufrecht zu erhalten.

Im Zusammenhang mit gesetzlich vorgeschriebenen Privatisierungen von Grundstücken aus dem Treuhandvermögen des Sanierungsträgers muss auch zukünftig großer Wert auf die Kriterien

- Eigennutzung,
- Wohnen für junge, aktive Familien,
- Mehrgenerationenwohnen,
- altersgerechtes Wohnen und
- barrierefreies Wohnen

gelegt werden.

Infrastruktur

Um die Wohnnutzung stärken zu können, ist eine stabile, gute und ausreichende Infrastruktur aus Schulen, Kindertagesstätten, Spielplätzen aber auch Einkaufsmöglichkeiten der Waren des täglichen Bedarfs erforderlich. Hier gibt es weiteren Handlungsbedarf, z. B. bei der Sanierung von Schulen und bei der Sanierung, Erweiterung bzw. beim Neubau von Kindertagesstätten für alle Kinder-Altersgruppen bis zum Übergang zur Schule. Auch das System der öffentlichen Spielplätze muss z. B. in der Nördlichen Altstadt dringend ergänzt werden.

Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen

Thema bei der Stabilisierung der Wohnbevölkerung bleibt auch weiterhin der Schutz der Bürger vor schädlichen Umwelteinflüssen, wie Lärm und Feinstaub durch zu hohen Kfz-Verkehr.

Wie auch in den vergangenen 17 Jahren des bisherigen Sanierungsprozesses muss die finanzielle Unterstützung von sanierungsbetroffenen Bürgern und Firmen im Rahmen individueller Sozialpläne ein Arbeitsschwerpunkt bleiben.

Nicht immer können Hauseigentümer und Mieter auf ihren angestammten Grundstücken oder in ihren Wohnungen bleiben, wenn z. B. wie im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ ein völlig neu strukturiertes Wohngebiet mit einem für die Allgemeinheit ganz wichtigen öffentlichen Grüngürtel entlang der Uferkante der Unterwarnow entstehen soll.

Sozialplanung

Hier müssen auch zukünftig im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten finanzielle Unterstützungen beim Umzug in eine andere Wohnung oder beim Neubau oder der Sanierung eines anderen Hauses gegeben werden. Dies kann aber auch den sanierungsbedingt notwendig werdenden Umzug einer Firma betreffen.

Sanierungsziel Soziale Situation und Sozialplanung

Sanierungsziele zur Sozialplanung sind die Aufwertung des Wohnstandortes Innenstadt, die nachhaltige Sicherung einer vielfältigen Sozialstruktur der Wohnbevölkerung, eine Weiterentwicklung bzw. Sanierung der Wohninfrastruktur, der Schutz der Bürger vor schädlichen Umwelteinflüssen und weiterhin auch eine Unterstützung von Sanierungsbetroffenen.

6.6 Umwelt

Gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse werden in der Öffentlichkeit immer stärker mit einer hohen Umweltqualität verbunden. Deshalb steht die Planung vor der Aufgabe, neben der städtebaulichen auch die ökologische Umgestaltung im Sanierungsgebiet weiter voran zu bringen und die Chancen für eine nachhaltigere Lebensqualität konsequent zu nutzen. Dabei soll versucht werden, die Anstrengungen auf alle Bereiche des Sanierungsgebietes gleichermaßen zu richten, um Benachteiligungen zu vermeiden und die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt zu steigern.

Dies bedeutet konkret, dass im Zuge der weiteren Planung

- die notwendigen Voraussetzungen für einen schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen geschaffen,
- bestehende Umweltbelastungen abgebaut bzw. neue vermieden und
- die spezifischen Möglichkeiten des Artenschutzes auch in der dicht bebauten Innenstadt genutzt werden.

Um diese Aspekte zu überprüfen, wurden wichtige Planungsvorhaben, wie sie im Gestaltungsplan zum Sanierungsgebiet dargestellt sind, in einem gesonderten Umweltbeitrag systematisch untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchung sind wesentliche Grundlage der nachfolgenden Zielstellungen und Handlungsempfehlungen.

6.6.1 Lärm

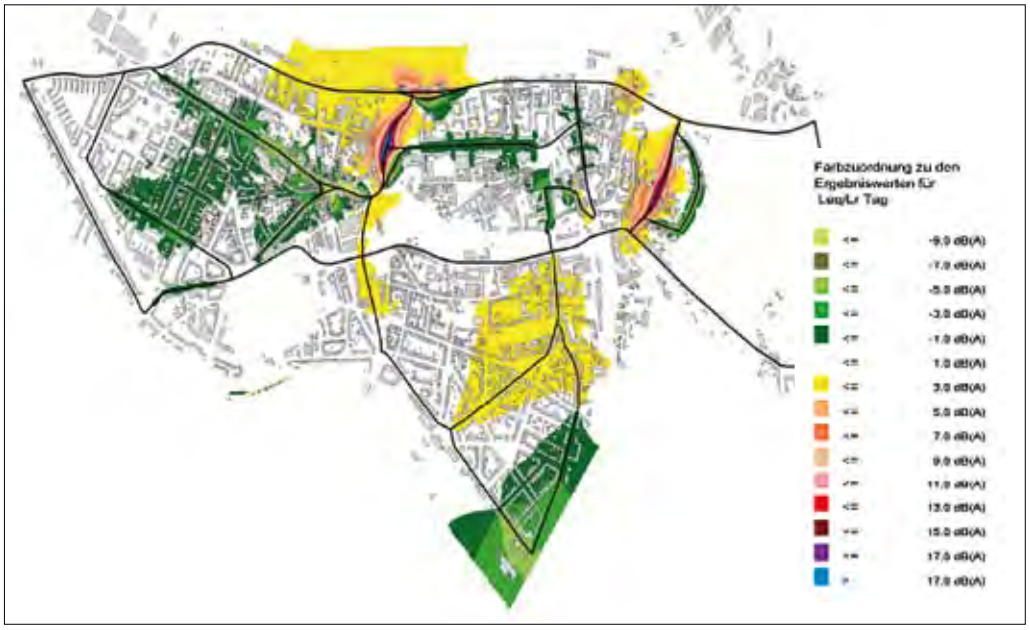
Ziel muss es sein, durch bauliche, gestalterische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs in der Innenstadt zu erreichen, um so die Immissionsbelastungen durch Lärm und Luftschadstoffe zu mindern.

Für die Innenstadt wurde deshalb 2007 durch den TÜV-Nord ein Lärmgutachten [13] erarbeitet, das detaillierte Aussagen zur bestehenden und künftigen Schallimmissionssituation enthält.

Obgleich die Lärmkonflikte im Bereich der L 22 am deutlichsten sind und hier aufgrund der EU-Umgebungslärm-Richtlinie bis 2008 ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist, wird mittelfristig eine Zunahme des Kfz-Verkehrs prognostiziert, welcher unter anderem auf neue verkehrserzeugende Städtebauprojekte im Sanierungsgebiet und dessen Umfeld zurückzuführen ist (Silo- und Holzhalbinsel, Fischerbastion, Kröpeliner Tor Center, Wohngebiet „Östlich der Stadtmauer“).

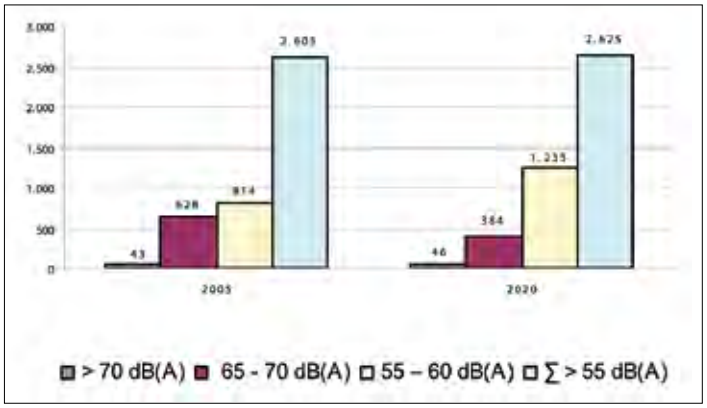
Die Verkehrsberuhigung des Doberaner Platzes und damit einhergehende Verkehrsverlagerungen werden die Kröpeliner-Tor-Vorstadt in den nächsten Jahren weiter entlasten. Während im direkten Einflussbereich der neuen Verbindungsstraße vom Schröderplatz zum Warnowufer eine Erhöhung der Schallimmissionen festzustellen ist, verbessert sich die Situation für die Lange Straße und die Grubenstraße.

Die vorgesehene Neue Warnowstraße zwischen dem Mühlendamm und der L 22 im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ wird gegenüber der momentanen verkehrlich weitgehend abgehängten Situation mit Lärmauswirkungen verbunden sein. Unabhängig vom geplanten Neubau der Neuen Warnowstraße wäre ansonsten die alte Warnowstraße saniert und wieder für den Durchgangsverkehr geöffnet worden, wodurch sich die Lärmbelastung im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ ähnlich wie durch einen Neubau dargestellt hätte. In jedem Fall muss die geplante Wohnbebauung im Areal auf diese Lärmauswirkungen mit baulichen Schallschutzmaßnahmen reagieren.



Differenzpegelkarte Hauptstraßennetz – 2020 zu 2005 (am Tag)

Die Lärmbetroffenheit zwischen 2005 und 2020 wird sich in Bezug auf die Summe der Einwohner, welche Lärmpegeln >55 dB(A) am Tage ausgesetzt sind, nicht wesentlich ändern. Positiv ist aber die deutliche Minderung der Betroffenheiten bei hohen Lärmpegeln von 65-70 dB(A). Gleichzeitig nimmt damit die Zahl Betroffener bei mittleren Lärmpegeln von 55-60 dB(A) zu.



Entwicklung der Lärmbetroffenheit zwischen 2005 und 2020

Waren im Jahr 2005 noch 5,2 % aller Einwohner im Rahmenplangebiet Lärmpegeln oberhalb des Gesundheitsschwellenwertes von 65 dB(A) am Tage ausgesetzt, so sind es 2020 nur noch 3,3 % (Bezugsgröße sind 12.992 Einwohner gemäß der Lärmbetroffenenermittlung für 2005).

Sanierungsziel Lärm

Reduzierung der Lärmeinwirkungen auf ein unschädliches Maß und Erhalt ruhiger Gebiete.
Konzentration von Lärmminderungsplanungen und –maßnahmen auf Bereiche, in denen gesundheitsschädliche Werte überschritten werden.
Minderung der Lärmbelastung an bewohnten Hauptverkehrsstraßen (Schwerpunkt L 22).
Vermeidung von Verdrängungseffekten bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
Ausbau eines kommunalen Veranstaltungsmanagements.

6.6.2 Stadtklima und Lufthygiene

Die vergleichsweise zu anderen Städten in Deutschland gute lufthygienische Situation der Rostocker Innenstadt widerspiegelt sich in den Berechnungen und Messergebnissen des Landesamtes für Umweltschutz, Naturschutz und Geologie (LUNG) aus den Jahren 2006 und 2007. Die Flächenmittelwerte für Stickstoffdioxid NO_2 und Feinstaub PM_{10} liegen in allen Bereichen unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m³.

Dagegen übersteigen die verkehrsbedingten Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen entlang einiger Verkehrsstraßen die zulässigen Grenzwerte. Im Rahmen der Luftreinhalteplanung ist deshalb bis zum 31.10.2008 ein Maßnahmenplan vorzulegen, in welchem durch geeignete bauliche, gestalterische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen die Einhaltung der geltenden Grenzwerte darzustellen ist.

Klimaforscher gehen im Zusammenhang mit dem Klimawechsel von einer weiteren Zunahme des „Wärmeinsel-Effektes“ von städtischen Ballungsräumen aus und mahnen die stärkere Berücksichtigung von Frischluftschneisen und innerstädtischen Grünflächen an.

Innerhalb des Stadtzentrums Rostocks nimmt der Anteil der Klimaareale, die maßgeblich Frischluft produzieren, einen Anteil von rund 8 % ein. Aber auch kleinere Grünanlagen verbessern die städtische Klimasituation und sollten daher nach Möglichkeit erhalten werden. Klimaverbessernde Wirkungen können zudem auch mit Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünungen erreicht werden.

Sanierungsziel Stadtklima Lufthygiene

Sicherung eines gesundheitsfördernden Stadtklimas durch Erhalt städtischer Frei- und Grünflächen sowie Frischluftbahnen und weitere Erhöhung der Biomasse.
Stabilisierung der Luftbelastung auf einem niedrigen Niveau.
Abbau verkehrsbedingter Belastungsspitze insbesondere auf der L 22.

6.6.3 Boden und Altlasten

Im Interesse und im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind auch weiterhin innerstädtische Flächen vorrangig für Baumaßnahmen zu nutzen. Dabei gilt es, vorhandene Brachflächen und Flächen mit städtebaulichem Entwicklungspotential im Hinblick auf vorhandene Bodenbelastungen zu untersuchen und städtebaulichen Wiedernutzungen bzw. Neuordnungen zuzuführen.

Im Zuge der Umsetzung der Rahmenplanung ergibt sich ein Flächenbedarf von rund 20 ha. Davon werden ca. 5,5 ha (rund 4 % des Rahmenplangebietes) neu versiegelt. Dafür werden überwiegend Baulücken bzw. innerstädtische Brachflächen genutzt, deren natürliche Bodenfunktionen bereits stark eingeschränkt sind. So könnte z. B. mit einer möglichen Erweiterung des Sanierungsgebietes um den ehemaligen Güterbahnhof eine weitere innerstädtische Brachfläche optimal entwickelt und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Kleinteilige Entsiegelungsmaßnahmen sollten dort, wo es sich aufgrund der Nutzung anbietet, trotz insgesamt weiterer Verdichtungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Auf allen Maßnahmeflächen können aufschüttungsbedingte Bodenbelastungen angetroffen werden. Die konkrete Belastungssituation muss deshalb im Zuge von Bauanträgen weiter geklärt werden.

Flächen, auf denen die natürlichen Bodenfunktionen noch weitgehend erhalten sind und die damit zu einem günstigen Mikroklima und Wasserabfluss in der Rostocker Innenstadt beitragen, wie beispielsweise Grünanlagen, Abstandsflächen, begrünte Innenhöfe und Vorgärten, sind nach Möglichkeit zu erhalten bzw. zu entwickeln.

Sanierungsziel Boden Altlasten

Begrenzung der Versiegelung auf das notwendige Maß im Interesse der Aufrechterhaltung der Speicherfunktion des Bodens für Niederschlagswasser und Schaffung guter lokalklimatischer Bedingungen.
Wiedernutzung innerstädtischer Brachflächen anstelle der Versieglung ungestörter Natur- und Grünräume.
Fachlich fundierte Klärung des Altlastenverdachtes bei anstehenden Projekten und gegebenenfalls eine nutzungsabhängige Sanierung.

6.6.4 Wasser und Hochwasserschutz

Oberflächenwasserkörper sollen geschützt, aufgewertet und saniert werden, um eine Zustandsverbesserung zu erreichen. Zu den Gewässern, die das Rahmenplangebiet heute teilweise offen durchziehen, gehören der Wallgraben und der Haargraben.

Mit der 2007 abgeschlossenen Sanierung ist der Wallgraben im Bereich der Wallanlagen nicht nur ökologisch aufgewertet worden, sondern als Gewässer auch wieder erlebbar.

Der noch teilweise offene Teil des Haargrabens wird im Zuge der städtebaulichen Neuordnung des Gebietes „Östlich der Stadtmauer“ voraussichtlich überplant und aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen in seinem jetzigen offenen Verlauf nicht zu erhalten sein. Mit der Neubeplanung des Areals ist deshalb die Herstellung eines neuen offenen Grabensystems vorgesehen.

Wegen des geringen Geschütztheitsgrades weiter Bereiche des Rahmenplangebietes gibt es historisch bedingte Belastungen des Grundwassers, das zwar nicht direkt für Trinkwasserzwecke genutzt wird, aber teilweise in Richtung der Trinkwasserschutzzonen der Oberwarnow abfließt. Im Stadtgebiet existieren daher eine Reihe von Grundwassermessstellen, für die im Einzelfall zu prüfen ist, ob sie überbaut werden können oder ob sie zur Überwachung des Grundwassers weiterhin erhalten bleiben müssen.

Bei Planungen in den hochwassergefährdeten Bereichen der L 22 und im Areal „Östlich der Stadtmauer“ ist zu beachten, dass bisher keine spezielle übergreifende Hochwasserschutzkonzeption für diese Bereiche vorliegt. Es ist abschließend noch ungeklärt, ob eine zentrale Lösung an der Petribrücke mit nach beiden Seiten ausgreifenden ergänzenden Bauwerken umgesetzt werden kann. Daher sind auf der gegenwärtigen Planungsgrundlage individuelle Hochwasserschutzmaßnahmen an den Gebäuden bzw. innerhalb von Planungsbereichen, aber auch entlang des Mühlendamms erforderlich, denen ein Bemessungshochwasser von 2,90 m HN zugrunde zu legen ist.

Sanierungsziel Wasser Hochwasser

Entwicklung umsetzbarer Sturmflutmaßnahmen für die bebauten hochwassergefährdeten Niederungsbereiche entlang der Warnow.
Errichtung eines neuen offenen Gewässersystems im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“.

6.6.5 Energie und Elektromagnetische Felder

Neben der Wärmedämmung von Gebäuden im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen sind Heizungsanlagen und Wärmeenergieträger für eine Reduzierung des Ausstoßes des klimaschädigenden Gases CO_2 von erheblicher Bedeutung.

Als besonders klimaschonender Energieträger kann Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung angesehen werden. Fast das gesamte Rahmenplangebiet ist gemäß einer kommunalen Satzung Vorranggebiet für die Fernwärmeversorgung. Die Entwicklung bei der Wärmeversorgung zugunsten von Fernwärme und alternativen Energieträgern muss auch aus Gründen der Lufthygiene und des Klimaschutzes insbesondere bei der Errichtung neuer Gebäudekomplexe fortgesetzt werden.

Als Beitrag zum Klimaschutz gewinnt ökologisches Bauen weiterhin an Bedeutung. Die Möglichkeiten für eine ökologisch rücksichtsvolle Planung müssen daher konsequent genutzt und erforderliche Rahmenbedingungen durch die Planung geschaffen werden.

Im Zuge weiterer Planungen von Mobilfunksendern müssen insbesondere sensible Bereiche, wie Wohngebiete sowie Schulen und Kindergärten vor elektromagnetischer Strahlung präventiv geschützt werden. Die bewährten Abstimmungen im Rahmen der Mobilfunk-Verbände-Vereinbarung bieten eine gute Grundlage, nur besonders geeignete Standorte im Rahmenplangebiet für Mobilfunksender und andere Sendeanlagen zu nutzen.

Sanierungsziel Energie und Elektromagnetische Felder

Erhöhung der Energieeffizienz als Beitrag zum Klimaschutz durch Dämmung von Gebäuden und Nutzung klimaschonender Heizsysteme.

6.6.6 Flora, Fauna, Biotope

Die Rostocker Innenstadt ist bedeutender Sekundärlebensraum für geschützte Arten, wie beispielsweise Mauersegler, Turmfalke oder Fledermaus. Sanierungsmaßnahmen können nur dann als verträglich im Sinne des Artenschutzes gelten, wenn die Planungen in ausreichendem Maße darauf Rücksicht nehmen.

Die seit Jahren erfolgreich laufenden Artenschutzprojekte sind im Zuge weiterer geplanter Sanierungsmaßnahmen fortzuführen. Wesentliche Voraussetzung ist, dass rechtzeitig vor Beginn der Maßnahmen notwendige Abstimmungen mit der Fachbehörde getroffen und Untersuchungen durchgeführt werden. Das betrifft insbesondere Schutzmöglichkeiten bei Sanierungen im vorhandenen Bestand sowie die Schaffung von Quartier- und Nisteinrichtungen bei Neubaumaßnahmen.

Sanierungsziel Tiere Pflanzen Biotope

Schutz der Tier- und Pflanzenwelt und Erhalt der Artenvielfalt durch frühzeitige Berücksichtigung und Umsetzung funktionserhaltender und konfliktmindernder Maßnahmen bei notwendigen Baumaßnahmen.
Schrittweise Entwicklung innerstädtischer Park- und Grünanlagen zu „Räumen der Ruhe“.

6.6.7 Umweltbezogene Infrastruktur

Wie sich die Innenstadt ihren Einwohnern und Gästen präsentiert, hängt auch davon ab, ob beispielsweise ausreichend Abfallbehälter und öffentliche sanitäre Anlagen vorhanden sind, Mülltonnen- und Sammelbehälterstellflächen gut gestaltet, Straßenräume durch private Müllbehälter nicht verstellt und Verunreinigungen öffentlicher Straßen und Plätze regelmäßig beseitigt werden.

Abfallentsorgung

Die Stellplätze für Sammelsysteme von Glas und Papier sind im öffentlichen Raum zu erhalten bzw. auszubauen und ggf. gestalterisch aufzuwerten. Dafür sind entsprechende Standorte einzuplanen und vorzuhalten. Im Zuge noch erforderlicher Sanierungsmaßnahmen von Straßen und Plätzen ist auch weiterhin auf eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Papierkörben zu achten.

Das Netz der Beutelspender für Hundekot ist schrittweise zu ergänzen.

Auch zukünftig ist durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit darauf hinzuweisen, dass gemäß Abfallsatzung keine Mülltonnen im öffentlichen Straßenraum aufgestellt werden dürfen.

Die innerstädtische Abfallentsorgungsstruktur trägt den Anforderungen durch Sonder- und Großveranstaltungen weiterhin Rechnung und ist, wenn nötig, veränderten Bedingungen anzupassen.

Öffentliche WC-Anlagen

Das Netz der öffentlichen WC-Anlagen in der Innenstadt, aber insbesondere auch im City-Kernbereich, ist schrittweise bedarfsgerecht auszubauen. Grundsätzlich sollten größere Pkw- und Reisebus-Parkplätze, die vorwiegend den Bedarf auswärtiger Besucher decken, öffentliche Toilettenanlagen aufweisen. Dabei sind die standortspezifischen Gegebenheiten zu berücksichtigen, insbesondere das vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz des jeweiligen Standortes.

Sanierungsziel Infrastruktur

Es ist auf eine bedarfsgerechte Ausstattung des öffentlichen Stadtraumes mit Papierkörben, Unterflursammelbehältern und Hundekot-Beutelspendern hinzuwirken.
Das Netz der öffentlichen WC-Anlagen ist ebenfalls bedarfsgerecht zu ergänzen.

7 Maßnahmen

Aus den im Planungsteil der Rahmenplanung festgeschriebenen Sanierungszielen ergeben sich eine Fülle sehr konkreter Maßnahmen, die im Überblick im „Plan wesentlicher Maßnahmen“ und im folgenden Maßnahmenkatalog, der allerdings nicht abschließend sein kann, aufgeführt sind. Diese Maßnahmen gilt es, im Interesse einer auch vom Gesetzgeber geforderten zügigen Durchführung des Sanierungsprozesses innerhalb des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“, in den kommenden Jahren gezielt und gut koordiniert umzusetzen. Zeitlich sind die Maßnahmen so zu staffeln, dass der Sanierungsprozess effektiv durchgeführt und zeitlich überschaubar zu Ende geführt werden kann.

In vielen Bereichen ist der Erwerb bzw. der Verkauf und/oder die Neuordnung von Grundstücken Voraussetzung für die Umsetzung baulicher Maßnahmen; sei es im Hochbau oder für Baumaßnahmen im öffentlichen Raum. Begleitet werden diese Bodenordnungen oft von Ordnungsmaßnahmen wie z. B. Gebäudeabbrüchen.

Stadtgestalt Gebäudebestand

Eine „Daueraufgabe“ bleibt dabei die qualitätvolle und zügige Sanierung und dabei gezielte Förderung des bauhistorisch wertvollen und zum Teil immer noch stark gefährdeten, über das gesamte Sanierungsgebiet gleichmäßig verteilten unsanierten Gebäudebestandes (ca. 7 % des Gesamtbestandes). Schwerpunkte sind bei besonders wichtigen und denkmalgeschützten Gebäuden zu setzen.

Genauso kontinuierlich sind die noch vorhandenen Lücken und freien Flächen (ca. 9 % aller Objekte) durch qualitätvolle und gut eingepasste Neubauten zu schließen, um das städtebauliche und funktionelle Gesamtgefüge innerhalb der Rostocker Kernstadt wieder herzustellen. Dabei müssen unterstützende Förderprogramme, wie z. B. die Förderung der Planungskosten im Rahmen der Initiative „Neues Wohnen in der Innenstadt“, konsequent genutzt werden. Das Schließen großer und/oder für die Innenstadt störender stadträumlicher Lücken, wie an der Fischerbastion mit dem geplanten neuen Theaterstandort, an der Nordseite des Neuen Marktes, am Rosengarten oder am Standort des ehemaligen Petritores, sind zügig zu befördern.

Bei Erfordernis ist zu prüfen, ob die Stadt zur Erfüllung der Sanierungsziele zur ausstehenden Sanierung von Gebäuden bzw. zur Neubebauung von Baulücken gegenüber den Grundstücks- und Gebäudeeigentümern auch städtebauliche Gebote aussprechen muss, um eine zügige und zweckmäßige Durchführung der Sanierung zu gewährleisten.

Grünraumsystem

Folgende konkrete Maßnahmen im öffentlichen Raum lassen sich aus den Sanierungszielen zum Grünsystem ableiten:

- eine weitere Vernetzung des Grünraumsystems der Innenstadt mit dem Umland am Güterbahnhof, östlich der Stadtmauer und in den Wallanlagen durch das Anlegen neuer naturnaher öffentlicher Grün- und Parkanlagen
- der Neubau bzw. die Sanierung von gebietsinternen öffentlichen Grünanlagen am Wendländer Schilde, um die Marienkirche und in der Anlage „Schrödersruh“ sowie in den Wallanlagen von der Fischerbastion über die neue Verbindungsstraße vom Schröderplatz zum Warnowufer hinweg bis zum Rosengarten und weiter entlang östlich der Stadtmauer bis zur Slüterstraße
- die Ergänzung des Netzes an öffentlichen Spielplätze, wie mit dem Neubau eines Spielplatzes in der Nördlichen Altstadt am Standort des bisherigen Hafenmarktes und Spielstationen im Zusammenhang mit noch erforderlichen Straßenbaumaßnahmen
- die Stabilisierung und wo möglich der Ausbau und die Vernetzung des straßenbegleitenden Grüns aus Baumreihen und Vorgärten als „Trittsteine“ eines Grünverbundes zwischen den größeren innerstädtischen Grünanlagen und die Weiterentwicklung der „Grünen Stadtkante“ im Norden entlang der L 22

- die Sanierung und der Ausbau eines offenen Wassergrabensystems beidseitig des Mühlendammes und im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“

Im Bereich privater Grundstücke und Innenhöfe ist die weitere Entsiegelung und grundstücksübergreifende Begrünung ebenso zu befördern, wie Fassadenbegrünungen und Gründachgestaltungen, z. B. in den intensiv überbauten Quartierinnenhöfen des City-Kern-Bereiches.

Wo stadtstrukturell sinnvoll und grundstücksrechtlich möglich, wie zwischen dem Burgwall und der Koßfelder Straße, sind der Bau bzw. die öffentliche Nutzung quartierinterner Durchgänge und Wege zur weiteren Vernetzung der Wegebeziehungen in der Innenstadt zu unterstützen.

Nutzung

Um die Sanierungsziele zu verschiedenen Nutzungsarten befördern zu können, müssen weiterhin zur Stärkung der Wohnnutzung im Sanierungsgebiet Förderprogramme für Rostock genutzt bzw. akquiriert werden. Für Wohnnutzung geeignete Grundstücke, wie z. B. auch im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“ sind differenziert zu privatisieren, um damit auch die Vielfalt der sozialen und altersmäßigen Zusammensetzung der Innenstadtbevölkerung zu erhalten bzw. zu verbessern.

Die Notwendigkeit einer verstärkten Entwicklung des Wohnens hat sich aus der Einwohnerentwicklung Rostocks der letzten Jahre ergeben. Die Zahl der Rostocker Bürger hat sich in den letzten Jahren stabilisiert, es ist sogar ein Anstieg zu verzeichnen. Davon profitiert hauptsächlich das Stadtzentrum, hier sind die Wachstumsraten überdurchschnittlich hoch. Der Bedarf an familienfreundlichen, altersgerechten oder Eigentumswohnformen kann zurzeit in keiner Weise abgedeckt werden. Deshalb ist die Stärkung vorhandener und der Neubau von weiteren Wohnquartieren unabdingbar.

Die Analyse der vorhandenen Nutzungen und Gebäude hat einen erheblichen Sanierungsstau auch im Bereich der Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen ergeben. Hier sind direkt die notwendigen Schulen und ergänzenden Jugend-Fortbildungseinrichtungen betroffen. Die Sicherung des Grundschulangebotes im Einzugsbereich der vorhandenen, weiter wachsenden Wohnquartiere unter Berücksichtigung der östlich und südöstlich der Altstadt neu entstehenden Wohnflächen ist für die Funktionsfähigkeit des Stadtzentrums unerlässlich (Schule in der Lindenstraße).

Der Zusammenschluss der in der Innenstadt verteilten musikalischen und künstlerischen Jugendförderungseinrichtungen an einer Stelle, mit hervorragenden Bedingungen, wie der Nähe zu anderen Kultureinrichtungen, dem direkten Bezug zum öffentlichen Nahverkehr, der Nutzung optimaler baulicher Bedingungen für innovative Entwicklungen und die positive Außenwirkung (Große Stadtschule und „Frieda 23“) ist ein besonderes Sanierungsziel.

Für die im Sanierungsgebiet vorhandenen kulturell-musealen Gebäude muss im Sinne der städtebaulichen und kulturell-sozialen Ziele die Absicht verfolgt werden, die Bedeutung dieser Nutzungen und Angebote für die wirtschaftliche und touristische Wirkung der Hansestadt für das Land zu steigern. Um diese Qualität zu erreichen, ist die Verbesserung der Bausubstanz der dafür erforderlichen Standorte teilweise oder insgesamt vorzunehmen. Eine Nutzung der vorhandenen Gebäude ist aus Sicht der Nachhaltigkeit einem auch diskutierten Neubau in jedem Falle vorzuziehen, vor allem, da hier für Ausstellungszwecke und öffentliche Veranstaltungen hervorragend geeignete Objekte, wie das Kloster zum Heiligen Kreuz oder das Schifffahrtsmuseum sowie der Barocksaal vorhanden sind.

Die mit der Stärkung des hochwertigen Einzelhandels und der Gewerbeflächen sowie der Zunahme der Einwohnerzahlen verbundenen zunehmend erforderlichen Dienstleistungen der Stadt für seine Bürger führt zu der beabsichtigten weiteren Konzentration von Verwaltungsaufgaben im Stadtzentrum. Der Ausbau des Rathauses einschließlich der ergän-

zenden Nutzung der ehemaligen Hauptpost hat sich als sehr positiv für die Umsetzung dieser Ziele gezeigt. Die Sanierung des historischen Anbaus des Rathauses an der Südseite kann dazu beitragen, die Effektivität der Verwaltung durch eine weitere Konzentration am historischen Hauptstandort weiter zu erhöhen.

In Übereinstimmung mit den Zielen zur Einzelhandelsentwicklung im City-Kernbereich sind weitere Grundstücke aus dem treuhänderischen Sanierungsträgervermögen, wie z. B. nördlich des Theaterneubau-Baufeldes an der Fischerbastion, an der Südseite des Jakobikirchplatzes oder an der Nordseite des Neuen Marktes mit dem Ziel ergänzender Ansiedlungen von Einzelhandelsflächen verschiedener Größenordnungen zu privatisieren.

Treuhandgrundstücke entlang der Straße Am Vögenteich oder am Rosengarten sind überwiegend für hochwertige und teilweise auch großflächige Büronutzungen zur Verfügung zu stellen.

Die gezielte Entwicklung des Theaterneubaus am Standort Fischerbastion bleibt eine Schwerpunktaufgabe innerhalb des Sanierungsgebietes.

Straßen
Wege
Plätze

Um Entwicklungsprozesse zu beschleunigen, kommt der Sanierung und dem Neubau der öffentlichen Straßen, einschließlich ihrer unterirdischen technischen Infrastruktur, weiterhin größte Bedeutung zu.

Aufgaben der kommenden Jahre sind der Abschluss der Straßensanierungen in der Östlichen Altstadt in der Altschmiedestraße, um den Dreiecksplatz vor der Nikolaikirche und im Übergangsbereich zum Güterbahnhof, anbindend an den Platz An der Viergelindenbrücke.

Gleiches gilt für Teilbereiche der Kröpeliner-Tor-Vorstadt zwischen Doberaner Platz und Warnowufer.

Kleinere Maßnahmen sind im und um den Grünen Weg, im Kleinen Katthagen oder vor dem Kröpeliner Tor im Übergang zum Schröderplatz zu leisten.

Um die Anbindung der Historischen Rostocker Altstadt zum Stadthafen zu verbessern und zu optimieren, ist gemeinsam mit bzw. vorlaufend vor der erforderlichen Sanierung der L 22 der südliche Gehweg der L 22 als unmittelbares Vorfeld der historischen Altstadtkante hochwertig neu zu gestalten. In diesem Zusammenhang sind weitere notwendige Fußgängerquerungen mit der L 22 entweder niveaugleich oder niveaufrei anzulegen.

In zeitlicher Abhängigkeit von der Bebauung städtischer Brachen am Glatten Aal bis hin zur Wallstraße, an der Nordseite des Neuen Marktes und an der Nordwestecke der Altstadt zur Fischerbastion sind die direkt angrenzenden Straßen neu zu bauen oder zu sanieren. Die Straßen der Nördlichen Altstadt im Neubaubereich der 1980er Jahre müssen noch komplett saniert werden.

Umgestaltet werden muss auch das Areal „Östlich der Stadtmauer“, wobei historische Straßenräume wie der Küterbruch, der Gerberbruch und der Fischerbruch zu integrieren sind.

Als noch unsanierter Teil des Inneren Tangentenringes ist die Ernst-Barlach-Straße zwischen dem Steintor und der Einmündung des Mühlendammes in der Neuen Warnowstraße zu erneuern.

Ergänzend zur Erneuerung der Carbäkbrücke ist der nördliche Einmündungsknoten des Verbindungsweges als östlicher Arm des zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr notwendigen Inneren Tangentenringes ebenfalls zu erneuern.

In allen, auch schon in den vergangenen Jahren, sanierten Straßen ist zu prüfen, ob bedarfgerecht Fahrradständer bzw. größere Fahrradabstellanlagen integriert werden können.

Öffentliche Pkw-Stellplatz-Anlagen

Im Interesse einer weitgehenden Lösung der Probleme des Ruhenden Verkehrs im Sanierungsgebiet sollte die Errichtung von öffentlich nutzbaren Pkw-Stellplatzanlagen im Bereich Fischerbastion / Theaterneubaustandort, unter dem Glatten Aal, im Bereich der Nordkantenbebauung des Neuen Marktes, an der Grubenstraße, am ehemaligen Güterbahnhof, im Areal des Gerichtes zwischen August-Bebel-Straße und Augustenstraße, am Südende der Doberaner Straße im Bereich der Brauerei und im Gebiet Östlich der Stadtmauer gefördert werden.

Umwelt

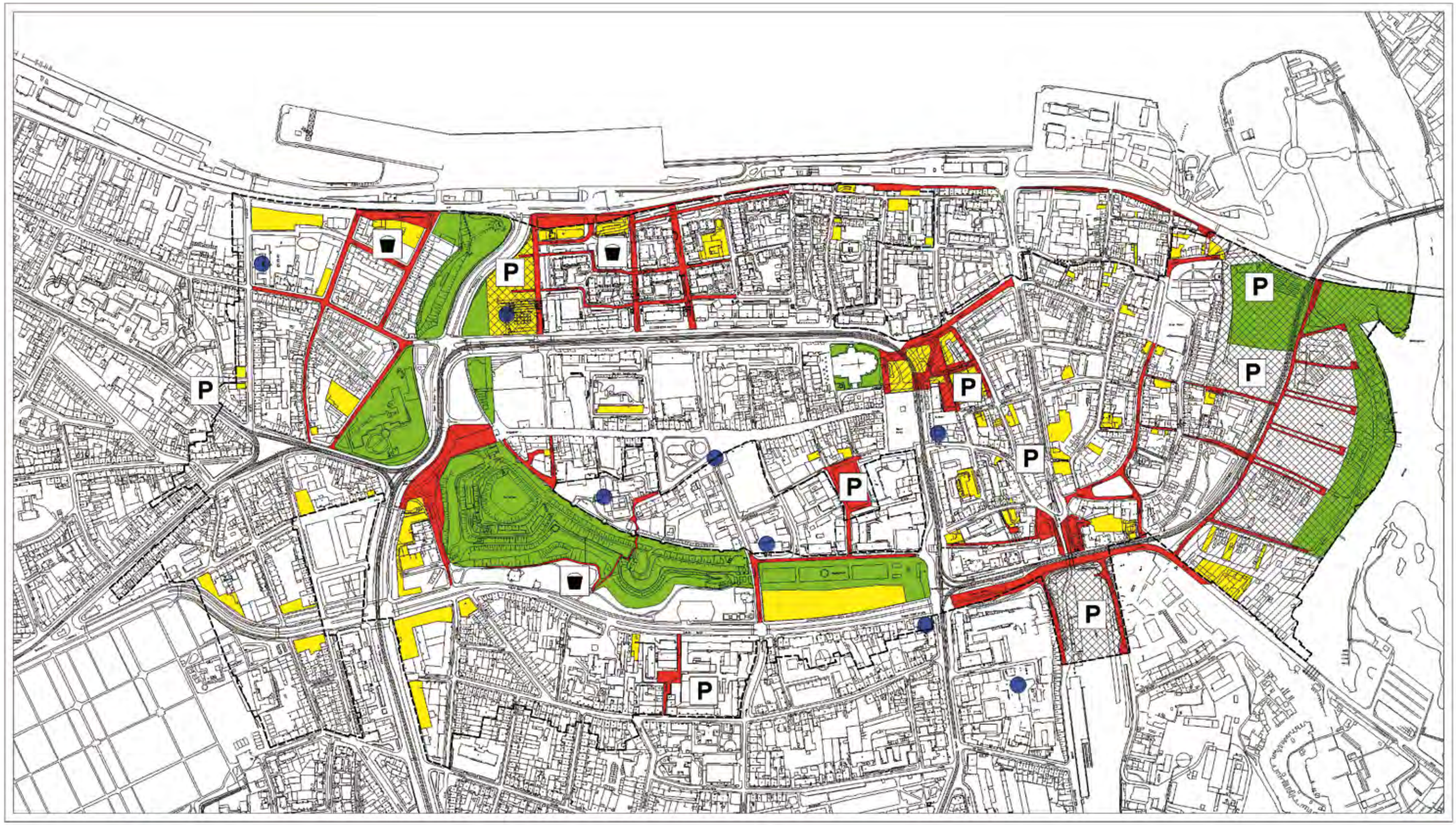
Um rechtlich notwendige Ziele der Umweltplanung, wie eine Reduzierung zu hoher Werte bei Lärm und Schadstoffen entlang der Hauptverkehrsmaßnahmen, zu erreichen, sind notwendige Straßenbaumaßnahmen, z. B. an der L 22, auch daraufhin abzustimmen.

Notwendige Altlastensanierungen im Areal „Östlich der Stadtmauer“ sind mit der Erschließungsmaßnahme zu diesem Gebiet ebenso umzusetzen, wie der Ausbau eines in Resten noch vorhandenen offenen Wassergrabensystems, wodurch die ökologische Bedeutung der offenen natürlichen Wasserflächen in bzw. am Rande des Sanierungsgebietes gestärkt werden kann.

Planungen Wettbewerbe

Um notwendige Maßnahmen im Sanierungsgebiet zügig und qualitätvoll umsetzen zu können, bedarf es einer qualifizierten planerischen Vorarbeit. Dazu müssen ergänzend zum städtebaulichen Rahmenplan in Einzelbereichen, wie im Gebiet „Östlich der Stadtmauer“, im Kernbereich des ehemaligen Güterbahnhofes oder an der Nordwestkante der Altstadt an der Fischerbastion Bebauungsplan- bzw. Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Ebenso sind im Interesse einer hohen städtebaulichen, funktionellen und gestalterischen Qualität, aber auch im Interesse einer anschließend zügigen Umsetzung der Planvorhaben auch in Zukunft für wichtige Bereiche innerhalb des Sanierungsgebietes, wie am Standort des ehemaligen Petritores, auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes, an der Nordkante des Neuen Marktes oder für den Standort des neuen Rostocker Theaters am Bussebart, einschließlich der stadträumlichen Einbindung des Theaterstandortes bis zum Stadthafen, Wettbewerbe zu organisieren und durchzuführen.



LEGENDE

- SANIERUNG/NEUBAU ÖFFENTL. STRASSEN / PLÄTZE / GRÜNANLAGEN
- P — ÖFFENTLICHE PKW - STELLPLATZANLAGEN
- NEUBAU ÖFFENTLICHER SPIELPLÄTZE
- BAULÜCKENSCHLIESSUNGEN
- B-PLANGEBIETE
- WETTBEWERBSAREALE
- GEMEINBEDARFS- UND FOLGEEINRICHTUNGEN (FÖRDERMASSNAHMEN)

HANSESTADT ROSTOCK
Senatsbereich für Bau und Umwelt

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung
Stadtentwicklung und Verwaltungsbau mbH
Am Vogelsang 24, 18055 Rostock
Tel.: 0381/ 45607-0 Fax: 0381/ 45607-41

RGS

Projekt:
Sanierungsgebiet
"STADTZENTRUM ROSTOCK"
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2008

Planinhalt:
PLAN WESENTLICHER MASSNAHMEN

BÜRGERSCHAFTSBESCHLUSS
NR. 0309/08-BV VOM 09.07.2008

Geschäftsführung:
Abteilungsleitung:

Datum: JULI 2008 | Maßstab: 1 : 6700 | Bearbeiter:

Quellenverzeichnis

[1] Fachplan Einzelhandel Rostocker Innenstadt
Dr. Lademann & Partner; Gesellschaft für Unternehmens und Kommunalberatung mbH – 2007
(RPL. S. 69, S. 120ff)

[2] Integriertes Gesamtverkehrskonzept für die Hansestadt Rostock
Hamburg-Consult; Urbanus – 1999
(RPL. S. 72, S. 134)

[3] Verkehrsuntersuchung Neue Warnowstraße und Wallstraße
Inros Lackner AG – 2006/2007
(RPL. S. 75, S. 139)

[4] Standortfindung für öffentliche Parkhäuser im Zentrum der Hansestadt Rostock
ETC Transport Consultants GmbH - 1997
(RPL. S .75)

[5] Umgestaltung des Doberaner Platzes; Gutachten zu Chancen und Risiken der Gewerbeentwicklung angesiedelter Unternehmen im Bereich „Gertrudenplatz-Doberaner Platz – Am Brink“
WIMES Wirtschaftsinstitut - 2005
(RPL. S. 77, S. 143)

[6] Haushalts- und Wohnungsnachfrageprognose für Rostock gesamt bis 2020; Bevölkerungsprognose bis 2020 für die Gesamtstadt Rostock
WIMES Wirtschaftsinstitut - 2006
(RPL. S. 127 ff)

[7] Expertise zum Neubau eines Vier-Sparten-Theaters für die Hansestadt Rostock, Standort Bussebart
RGS – 2003
(RPL. S. 131)

[8] Verkehrsuntersuchung zum Fließenden Verkehr Östliche Altstadt
Dr. Herold AG & Co.KG – 2005
(RPL. S. 139)

[9] Östliche Altstadt – Ruhender Verkehr, Analyse und Planungsempfehlungen
RGS – 2005
(RPL. S. 77, S. 142)

[10] Konzept für Reisebusse mit Reisemotivation „Stadtbesuch“ in der Hansestadt Rostock -Entwurf
Hansestadt Rostock; Tief- und Hafenbauamt - 2006
(RPL. S. 144)

[11] Regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock,
Teil B: Nahverkehrsplan Hansestadt Rostock
PTV Planung Transport Verkehr AG – 2005
(RPL. S. 145)

[12] Verkehrsuntersuchung Radverkehr Stadtzentrum
Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover (PGV) – 2007
(RPL. S. 148)

[13] Lärmkartierung im Rahmen der 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes „Stadtzentrum Rostock“; - TÜV-Nord Umweltschutz
(RPL. S. 153)

Impressum

Herausgeber:	Hansestadt Rostock Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Projektleitung:	Odett Freiberg, Ralf Schinke (RGS)
Bearbeiter:	Odett Freiberg, Leo Dainat, Ralf Schinke, Arndt Zintler (RGS), Ute Schmidt, Uta Janssen (AC Schmidt & Ehlers), Gunar Kachel (WIMES)
Grafische Gestaltung/ Herstellung:	Volber Design / Altstadtdruck GmbH
Bildnachweis:	Luftbild Deckblatt, Luftbildservice G.Hartmann; Luftbildnummer 03023.42; (Bildausschnitt Zentrum Rostock von Südosten -2003) S. 14, 29, 30, RGS S. 21, aus „Bomben auf Rostock“ Hans Werner Bohl, Bodo Keipke, Karsten Schröder; Konrad Reich Verlag S. 22 S. 89, UWA Rostock S. 149, Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover
Auflage:	1.500 Stück
Redaktionsschluss:	09.07.2008