Hansestadt Rostock

Der Oberbürgermeister

Vorlage-Nr: Status

2016/BV/1999 öffentlich

Beschlussvorlage

Datum: 15.08.2016

Entscheidendes Gremium:

fed. Senator/-in: OB, Roland Methling

Bürgerschaft

bet. Senator/-in: S 2. Dr. Chris Müller

Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft bet. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus

Beteiligte Ämter:

Amt für Kultur, Denkmalpflege und

Museen

Amt für Stadtgrün, Naturschutz u.

Landschaftspflege Amt für Umweltschutz Amt für Verkehrsanlagen

Bauamt

Finanzverwaltungsamt

Ortsamt Mitte

Zentrale Steuerung

Rahmenplan Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof"

Beratungsfolge:

	9		- 1	
Datum	Gremium	Zuständigkeit		
21.09.2016	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Vorberatung		
27.09.2016	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung		
06.10.2016	Ausschuss für Stadt- und Region Vorberatung	nalentwicklung, Umwelt und Ordnung		
12.10.2016	Bürgerschaft	Entscheidung		

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt den städtebaulichen Rahmenplan Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof".

Beschlussvorschriften:

§§ 5, 22 KV M-V, § 142 BauGB

bereits gefasste Beschlüsse:

- 0905/05-BV vom 02.11.2005 Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 (3) Satz 1 BauGB für das Gebiet "Ehemaliger Güterbahnhof"
- 20110/BV/0850 vom 16.09.2010 Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock"

Sachverhalt:

Auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft Nr. 0905/05-BV vom 02.11.2005 hat die Hansestadt Rostock die Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH als treuhänderischen Sanierungsträger mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen für das "Untersuchungsgebiet Ehemaliger Güterbahnhof" beauftragt.

Mit Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2010/BV/0850 vom 08.09.2010 ist im Ergebnis des vorgelegten Untersuchungsberichtes zum Untersuchungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" die Satzung über das Erweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" beschlossen worden.

Grundlage für die Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen, deren Notwendigkeit mit dem Untersuchungsbericht festgestellt wurde, ist ein städtebaulicher Rahmenplan. Im Sanierungsgebiet entfaltet der Rahmenplan seine rechtliche Wirkung über den einer informellen Planung im Sinne der Selbstbindung der Gemeinde hinaus als Entscheidungsgrundlage für die Genehmigungen nach § 144 BauGB. Dieser Rahmenplan ist nach den Städtebauförderrichtlinien des Landes Mecklenburg-Vorpommern Grundlage zur Vergabe der Städtebaufördermittel durch das Land sowohl für Maßnahmen im öffentlichen Raum, also für Straßen und Plätze, bei öffentlichen Gebäuden, als auch für die Sanierung privater Häuser.

Mit der vorliegenden städtebaulichen Rahmenplanung werden auf der Grundlage einer umfassenden Analyse die städtebaulichen und funktionellen Entwicklungs- und Sanierungsziele formuliert und dargestellt. Die Sanierungsziele sind Grundlage für die Durchführung aller zukünftigen Maßnahmen im Sanierungserweiterungsgebiet.

Der nun vorgelegte städtebauliche Rahmenplan für das Erweiterungsgebiet wurde in einem breit angelegten Beteiligungsprozess mit den Bewohnerinnen und Bewohnern entwickelt.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Bezug zum Haushaltssicherungskonzept:

Kein Bezug zum Haushaltssicherungskonzept.

in Vertretung

Dr. Chris Müller Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung und 1. Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlage:

Rahmenplan

Vorlage 2016/BV/1999 der Hansestadt Rostock Ausdruck vom: 31.08.2016



Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof"

Städtebaulicher Rahmenplan

Beschlussnummer 2016/BV/1999





Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" Erweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" Städtebaulicher Rahmenplan 2016

<u>Auftraggeber</u>

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Neuer Markt 3 18055 Rostock

Telefon: 0381 3816100 Telefax: 0381 3816901

E-Mail: stadtplanung@rostock.de

Bearbeitung

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH Am Vögenteich 26 18055 Rostock

Telefon: 0381 45607-0 Telefax: 0381 45607-41 E-Mail: info@rgs-rostock.de

Diese Broschüre wurde gefördert mit Mitteln des Bundes, des Landes Mecklenburg-Vorpommern und der Hansestadt Rostock

Rostock, 30. Mai 2016

...

Inhalt

	Einleitung	3
1	Wichtige Grundlagen und Beschlüsse	4
2	Rechtliche Bedeutung der Städtebaulichen Rahmenplanung	5
3	Gliederung des Rahmenplanes	8
4	Bürgerbeteiligung	9
5	Analyse	12
5.1	Lage und Größe des Rahmenplangebietes	12
5.2	Historische Entwicklung	14
5.2.1 5.2.2 5.2.3	12. bis 18. Jahrhundert 19. Jahrhundert 20. Jahrhundert	14 16 18
5.3	Stadtgestalt und Stadtbild	24
5.3.1 5.3.2 5.3.3 5.3.4 5.3.5	Landschaft und Topografie Stadtsilhouette und Sichtachsen Grünräume Stadtraum und Bebauungskanten Baustrukturen und Hochbauliche Gestaltung	24 27 27 28 31
5.4	Denkmalpflege	40
5.4.1 5.4.2 5.4.3	Rechtsgrundlagen Einzeldenkmale und Denkmalbereiche Bodendenkmale	40 40 42
5.5	Stadtgrün	44
5.5.1 5.5.2	Landschaftsraum, Grünflächen und Grünverbund Vorgärten, Innenhöfe und Spielplätze	44 49
5.6	Gebäudebestand	52
5.6.1 5.6.2 5.6.3	Baualter Baulücken Bauzustand	52 55 56
5.7	Nutzung	59
5.7.1 5.7.2 5.7.3 5.7.4	Nutzungscharakteristik Nutzungsverteilung Wohnnutzung und Bevölkerungsentwicklung Leerstand	59 61 64 65
5.8	Verkehr	67
5.8.1 5.8.2 5.8.3 5.8.4	Fließender Motorisierter Individualverkehr Ruhender Motorisierter Individualverkehr Öffentlicher Personennahverkehr Fußgängerverkehr	68 72 76 77
5.8.5	Fahrradverkehr	78

Inhalt

5.9	Umweltsituation	82
5.9.1	Ausgangssituation Gesamtstadt und Innenstadt	82
5.9.2	Lärm, Lufthygiene, Stadtklima	84
5.9.3	Boden und Altlasten	88
5.9.4	Wasser und Hochwasser	90
5.9.5 5.9.6	Energie Elektromagnetische Felder	93 93
5.9.7	Flora, Fauna, Biotope	94
5.9.8	Kulturgüter und Denkmale	95
5.9.9	Abfallwirtschaft	95
5.9.10	Öffentliche Sanitäranlagen	96
5.10	Stärken und Schwächen	98
6	Zusammenfassung wesentlicher Missstände	100
7	Strategische Ziele	105
8	Planung	106
8.1	Stadtgestalt	106
8.1.1	Stadtstruktur	106
8.1.2 8.1.3	Bebauungsstruktur und Stadtgestalt Gestaltungsziele	109 116
8.2	Denkmalpflege	118
8.3	Stadtgrün	120
8.3.1	Landschaftsraum, Grünflächen, Grünverbund	120
8.3.2	Straßengrün und Innenhöfe	124
8.4	Nutzung	128
8.4.1	Flächennutzung und Nutzungskategorien	128
8.4.2	Einzelhandel	135
8.4.3 8.4.4	Wohnnutzung Gewerbliche Nutzungen und Öffentliche Verwaltung	137 139
8.4.5	Bildung, Kultur und Freizeit	140
8.5	Verkehr	145
8.5.1	Fließender Motorisierter Individualverkehr	145
8.5.2	Ruhender Motorisierter Individualverkehr	150
8.5.3	Offentlicher Personennahverkehr	152
8.5.4 8.6	Fußgänger- und Radverkehr Sozialplanung	154 159
8.7	Umwelt	161
8.7.1	Lärmschutz	161
8.7.2	Stadtklima und Lufthygiene	164
8.7.3	Boden und Altlasten	164
8.7.4	Wasser und Hochwasserschutz	166
8.7.5 8.7.6	Energie und elektromagnetische Felder Flora, Fauna, Biotope	168 169
8.7.7	Umweltbezogene Infrastruktur	170
9	Maßnahmen	171
	Impressum	176
	Anlage Gestaltungsplan	177

Einleitung

Im Jahr 2005 beschloss die Rostocker Bürgerschaft in Übereinstimmung mit dem § 141 des Baugesetzbuches (BauGB) die Durchführung vorbereitender Untersuchungen für das Gebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" – ein Areal beidseitig des ehemaligen innerstädtischen Güterbahnhofes südlich der Rostocker Altstadt.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen waren Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge zu gewinnen. Weiterhin sollten die anzustrebenden allgemeinen Ziele fixiert und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen geprüft werden.

Im Ergebnis der Voruntersuchungen wurde erkennbar, dass im Untersuchungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" strukturelle sowie funktionelle Missstände vorliegen und die Notwendigkeit der Anwendung des besonderen Städtebaurechtes besteht. Die Vielzahl und Komplexität der Missstände sowie die Freistellung der ehemaligen Bahnflächen von ihrer bisherigen Nutzung, deren Privatisierung und damit der Wegfall der Barrierewirkung durch das ehemalige Bahngelände machten eine zusammenhängende und zeitlich überschaubare Gesamtmaßnahme erforderlich.

Daraufhin beschloss die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock im Jahr 2010 die Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof", welches unmittelbar an das bestehende Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" angrenzt.

Mit der vorliegenden städtebaulichen Rahmenplanung für das Erweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" werden auf der Grundlage einer umfassenden Analyse die städtebaulichen und funktionellen Entwicklungsund Sanierungsziele für dieses innerstädtische Gebiet formuliert und dargestellt.

Diese Sanierungsziele sind Grundlage für die Durchführung aller zukünftigen Maßnahmen im Sanierungserweiterungsgebiet.

- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 356/26/91 vom 27. November 1991 über die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Stadtzentrum Rostock"
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 1778/65/1998 vom 21. Dezember 1998 zum Integrierten Gesamtverkehrskonzept (IGVK)
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0721/05-BV vom 7. September 2005 zum Umweltqualitätszielkonzept der Hansestadt Rostock
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0905/05 BV vom 2. November 2005 über den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 (3) Satz 1 BauGB für das Untersuchungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof"
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0399/08-BV vom 9. Juli 2008 über die Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" in der Fassung der 2. Fortschreibung
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 0610/08-BV vom 15. Oktober 2008 zur Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung in der Hansestadt Rostock
- Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Dezember 2009
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2010/BV/0850 vom 8. September 2010 über die Satzung über die förmliche Festlegung des Erweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" zum Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock"
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2011/BV/2779 vom 7. Dezember 2011 zum Quartierblatt 095 "Lindenstraße"
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2011/BV/2948 vom 1. Februar 2012 über die Satzung zum B-Plan Nr. 11.W.159 "Ehemaliger Friedrich-Franz-Bahnhof"
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2014/BV/5248 vom 2. April 2014 zur Umsetzung des Masterplans 100 % Klimaschutz
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2013/BV/5116 vom 14. Mai 2014 über den aktualisierten Landschaftsplan der Hansestadt Rostock
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2014/BV/0230 vom 28. Januar 2015 zur Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe für den Ballungsraum der Hansestadt Rostock
- Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2014/BV/0233 vom 6. Mai 2015 zum Uferkonzept der Hansestadt Rostock für die Planung, Gestaltung und Entwicklung der Uferzone im Bereich der Oberwarnow zwischen Fischerbruch, Mühlendamm und Bahndamm Rostock-Stralsund

2 Rechtliche Bedeutung des Rahmenplanes

Die Rechtsgrundlagen für eine städtebauliche Rahmenplanung im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern sind:

Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. November 2014 (BGBl. I S. 1748),
- Städtebauförderrichtlinien des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 20. Oktober 2011 (AmtsBl. M-V S. 929),
- Erlass über die Städtebauliche Rahmenplanung i. S. v. § 140 Nr. 4 BauGB vom 23. Mai 1991 (AmtsBl. M-V S. 485), zuletzt geändert durch Erlass vom 6. Juli 1999 (AmtsBl. M-V S. 788).

Der Rahmenplan erfüllt die zentrale Aufgabe der konzeptionellen, vorbereitenden und informellen Planung im Sinne des § 1 Absatz 6 Nummer 11 BauGB als Grundlage für die Umsetzung bzw. Änderung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes und für die Formulierung von Sanierungszielen zur Umsetzung der Sanierungssatzung mit konkreten Festlegungen, z. B. zu Nutzungen, Baustrukturen, Verkehrsflächen und Grünanlagen für die jeweiligen Rahmenplanquartiere.

Rahmenpläne allgemein

Der städtebauliche Rahmenplan übernimmt damit eine Steuerungsfunktion im Prozess der Weiterführung der städtischen Gesamtplanung.

Die Frage, ob für ein bestimmtes Areal einer Gemeinde ein Rahmenplan erarbeitet werden sollte, lässt sich letztendlich nur vor Ort anhand der konkreten Problemlage entscheiden. Folgende Überlegungen sollten u. a. Beachtung finden:

Welche Entwicklungs- und Planungskonzepte der Gemeinde liegen bereits vor?

- Gehört der betreffende Bereich zu Flächen, deren mittelfristige Nutzung sichergestellt werden muss, um vorhandene Funktions- und Versorgungsdefizite der Gemeinde aufzufangen?
- Handelt es sich um eine Fläche von städtebaulich zentraler Bedeutung?
- Rahmenpläne so genannte "informelle Pläne" werden im Planungsgeschehen einer Stadt auch aus folgenden Gründen eingesetzt:
 - Nach Beschluss der Rahmenplanung durch die Gemeindevertretung müssen sich Ämter und städtische Gremien an den Zielen dieser Planung orientieren.
 - Die Planungsziele sind somit Vorgaben für eventuell folgende genauere und formelle Planungen (z. B. Quartierplanungen, Bebauungsplanungen).
 - Rahmenpläne sind ein gutes Mittel, um den Bürgerinnen und Bürgern verständlich die Ziele der Stadt darzustellen und öffentlich bekannt zu machen.

2 Rechtliche Bedeutung des Rahmenplanes

Sie sind anpassungsfähig bei Änderung der Bedingungen und bieten dadurch einen Planungsrahmen, in dem neue Ziele des Stadtparlaments, der Eigentümer oder auch Investoren berücksichtigt werden können.

Im Gegensatz zur "formellen Planung", also insbesondere der Bebauungsplanung, tritt zunächst keine direkte Außenwirkung der Rahmenplanung gegenüber den Grundstückseigentümern oder anderen Betroffenen ein.

Im Sanierungsgebiet hat der Rahmenplan allerdings eine darüber hinausgehende rechtliche Wirkung. Hier unterliegen bauliche Vorhaben und weitere Maßnahmen einer Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB über die sonst übliche – also beispielsweise Baugenehmigung – hinaus.

Rahmenplan Sanierungsgebiet

Verweigert werden muss diese Genehmigung, wenn Grund zur Annahme besteht, dass das Vorhaben, der Rechtsvorgang einschließlich der Teilung eines Grundstückes oder die damit erkennbar bezweckte Nutzung die Durchführung der Sanierung unmöglich machen oder wesentlich erschweren oder den Zielen und Zwecken der Sanierung zuwiderlaufen würden.

Die Aussagen der Rahmenplanung dienen als Grundlage zur Umsetzung folgender sanierungsrechtlicher Vorgaben:

- Finanzplanung und Finanzierung (§ 149 BauGB),
- Betroffenenbeteiligung (§§ 137, 140 BauGB),
- Betroffenenbetreuung (§ 180 BauGB),
- zügige Durchführung (§ 136 Absatz 1 BauGB),
- Sonderplanungen Verkehr, Grünplan u. a. (§ 140 BauGB),
- Durchführung von Erschließungsmaßnahmen Straßenbau u. a. (§ 147 BauGB),
- Durchführung von Gestaltungsmaßnahmen Plätze, Grünanlagen u. a. (§ 147 BauGB),
- Schaffung von Gemeinbedarfseinrichtungen Kindergärten u. a. (§ 148 BauGB),
- Management zugunsten der Realisierung von Bauinvestitionen (§ 148 Absatz 1 BauGB),
- Durchführung kommunaler Baumaßnahmen (§ 148 BauGB).

Der Rahmenplan ist nach den Städtebauförderrichtlinien des Landes Mecklenburg-Vorpommern Grundlage zur Vergabe der Städtebaufördermittel durch das Land sowohl für Maßnahmen im öffentlichen Raum, also für Straßen und Plätze und öffentliche Gebäude, als auch für die Sanierung privater Häuser.

Fördermittel

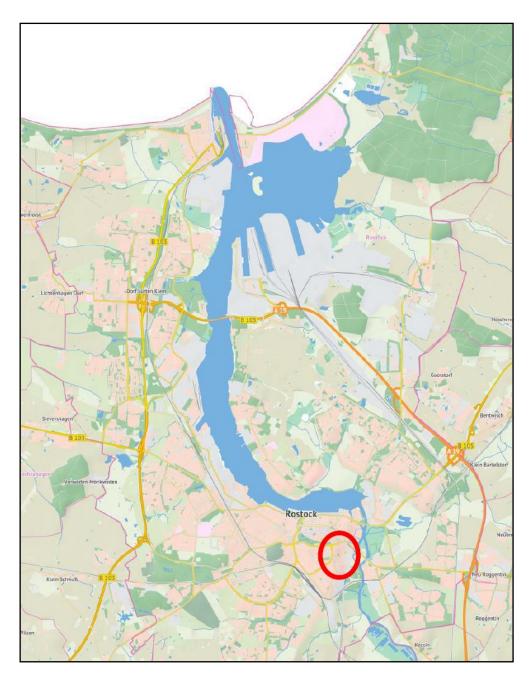


Abb. 1: Lage des Sanierungserweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" im Stadtgebiet (Geodatenportal Hansestadt Rostock – geoport-hro.de)

Gliederung des Rahmenplanes

Der Rahmenplan gliedert sich in einen Analyse- und einen Planungsteil.

Die Daten, welche im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen 2006 erhoben worden sind, wurden 2014/2015 aktualisiert. Wesentliche Daten liegen grundstücksbezogen vor und bilden damit eine optimale Beurteilungsgrundlage, um Sanierungsstrategien und Planungsziele abzuleiten.

Analyse

Vorhandene Missstände sind im Ergebnis der Analyse am Ende jedes thematischen Absatzes zusammenfassend formuliert.

Zum Abschluss des Analyseteiles werden Stärken und Schwächen des Rahmenplangebietes aufgezeigt und wesentliche Missstände noch einmal zusammengefasst.

Auf der Basis der Analyseergebnisse – einschließlich der Darstellung der Stärken und Schwächen - werden strategische Entwicklungsziele formuliert, die das Grundgerüst für die Planung darstellen.

Strategien

Im Planungsteil werden auf der Grundlage der Analyseergebnisse fachlich gegliedert die Planungsziele zum Sanierungserweiterungsgebiet abgeleitet und aufgezeigt.

Planung

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

Schlussfolgernd aus Analyse und Planung schließt die Rahmenplanung mit Maßnahmen einem Maßnahmenkatalog ab, der Realisierungsvorhaben zur Umsetzung der Sanierungsziele benennt.

4 Bürgerbeteiligung

Der Prozess der Erarbeitung des Städtebaulichen Rahmenplanes für das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" wurde durch eine frühzeitige und umfangreiche Einbindung betroffener Eigentümer/-innen, Bewohner/-innen und Nutzer/-innen begleitet.

Es fanden drei Einwohnerversammlungen und eine Ortsbegehung im Rahmenplangebiet statt. So erhielten die von der Planung Betroffenen schon sehr frühzeitig vor Planungsbeginn und über den gesamten Planungszeitraum die Möglichkeit, sich z. B. auch in Workshops aktiv in den Prozess der Erarbeitung des Rahmenplanes einzubringen.



Abb. 2: Ortsbegehung ergänzend zur 1. Einwohnerversammlung im März 2015 (Foto: A. Epper)

Pro Veranstaltung nutzten zwischen 100 und 150 Bewohner/-innen, Gewerbetreibende und Eigentümer/-innen die angebotenen Mitgestaltungsmöglichkeiten. Aufbauend auf einer umfangreichen Gebietsanalyse wurden zu Beginn der Planungsphase Entwicklungsszenarien für die einzelnen Quartiere in Varianten diskutiert. Etliche Hinweise und Ideen, wie z. B.:

- Größe und Lage öffentlicher Pkw-Stellplatzanlagen für Bewohner,
- Anzahl und Maß (Höhe, Breite, Tiefe) möglichen Wohnungsneubaus,
- Wegeführung und Vernetzung straßenunabhängiger Fußwege einschließlich der Querungen der Wasserläufe der Warnow,
- Varianten der Verkehrsführung auf den Anlieger- und Sammelstraßen des Gebietes sowie
- Hinweise zur ergänzenden Wohninfrastruktur

fanden Eingang in den Planungsteil des Rahmenplanes.

Durch diese aktive Bürgerbeteiligung konnte gewährleistet werden, dass die Planungen nicht an den Erfordernissen vor Ort vorbeigehen.

In den drei Einwohnerversammlungen wurden verschiedene Themen behandelt.

- Einwohnerversammlung und Ortsbegehung (19. März in der Jenaplanschule und 21. März 2015 im Planungsgebiet)
- 1. Einwohnerversammlung
- Informationen über den rechtlichen Status, Ziele und Zweck der Sanierungssatzung und der Rahmenplanung,

4 Bürgerbeteiligung

- Informationen über die Quartierstruktur des Rahmenplangebietes,
- Sensibilisierung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger für den Arbeitsprozess der Erarbeitung der Rahmenplanung und aufzeigen der Mitgestaltungsmöglichkeiten der von der Planung Betroffenen,
- Erläuterungen zur Geschichte des Ortes,
- Workshop in drei quartierweise aufgeteilten Arbeitsgruppen zum Aufnehmen von Stärken und Schwächen, Anregungen und Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger,
- Ortsbegehung durch alle Rahmenplanquartiere zum Aufnehmen von Stärken, Schwächen, Anregungen und Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger.
- Einwohnerversammlung (29. Juni 2015 im großen Saal der Ostsee-Zeitung)

- 2. Einwohnerversammlung
- Vorstellen und erläutern wesentlicher Analyseergebnisse,
- Vorstellen und diskutieren strategischer Sanierungsziele,
- Auswertung der Abwägung der Workshop-Ergebnisse der 1. Einwohnerversammlung,
- Workshop in drei quartiersweise aufgeteilten Arbeitsgruppen: in den AGs vorstellen und diskutieren von Planungsansätzen in Varianten und aufnehmen von Hinweisen, Anregungen und Ideen.



Abb. 3: Eröffnung der 2. Einwohnerversammlung im großen Saal der OZ durch die Ortsamtsleiterin Frau Bornstein (Foto: RGS)

- Einwohnerversammlung (28. Januar 2016 im großen Saal der Seniorenresidenz "Warnowschlösschen")
- Zusammenfassende Präsentation der Analyseergebnisse,
- Zusammenfassende Präsentation der Abwägungsergebnisse der

3. Einwohnerversammlung

Bürgerbeteiligung

- 1. und 2. Einwohnerversammlung,
- Vorstellen und Diskutieren der Planungsziele,
- Vorstellen und Diskutieren der geplanten Maßnahmen.



Abb. 4: angeregte Diskussion am Infostand zum Stadtgrün (Foto: RGS)

Alle Inhalte und Ergebnisse der drei Einwohnerversammlungen einschließlich der Abwägungsergebnisse wurden protokolliert und während des Arbeitsprozesses der Erarbeitung des Städtebaulichen Rahmenplanes auf der Internetseite der RGS veröffentlicht.

Die im Entwurf fertiggestellte Dokumentation des städtebaulichen Rahmenplanes zum Erweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" lag vom 04.04. - 29.04.2016 im Ortsamt Mitte und im Bürogebäude der Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH öffentlich aus.

Die während dieser Zeit eingegangenen weiteren Hinweise und Anregungen wurden ebenfalls protokolliert, abgewogen und wo fachlich möglich, in den Rahmenplan eingearbeitet.

5.1 Lage und Größe des Rahmenplangebietes

Das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" grenzt entlang der Ernst-Barlach-Straße und des Mühlendammes unmittelbar an das Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" an.

Lage

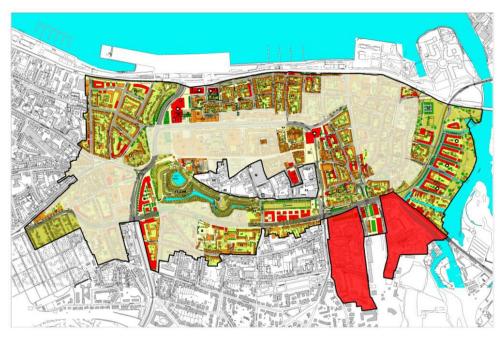


Abb. 5: Plan Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock" mit den bis 2015 entlassenen Teilgebieten und dem Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" (RGS)

Das Rahmenplangebiet teilt sich in zwei Areale westlich bzw. östlich des ehemaligen Güterbahnhofes.

Der Mittelbereich mit den Flächen des ehemaligen innerstädtischen Güterbahnhofes liegt nicht innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes, weil die städtischen Entwicklungsziele durch den Bebauungsplan Nr. 11.W.159 "Ehemaliger Friedrich-Franz-Bahnhof" gesichert sind.

Der westliche Bereich des Rahmenplangebietes grenzt mit den Straßen Richard-Wagner-Straße und Blücherstraße an die Steintor-Vorstadt. Im Süden gehört die beidseitige Straßenbebauung der Ferdinandstraße zum Bearbeitungsareal und im Osten wird dieser Bereich durch die Bahnhofstraße begrenzt.

Der östliche Rahmenplanbereich grenzt westlich an die Bleicherstraße. Im Süden verläuft die Bearbeitungsgrenze entlang des Areals des ehemaligen Gaswerkes und im Osten bildet der Mühlendamm die Grenze.

Das Sanierungserweiterungsgebiet hat eine Größe von ca. 15,5 ha.

Größe



Abb. 6: Wohnhäuser im Sanierungserweiterungsgebiet an der Ecke Ferdinandstraße/Bahnhofstraße (Foto: RGS)

Das Rahmenplangebiet unterteilt sich in fünf Quartiere. Diese gliedern sich im Wesentlichen nach der baulich vorgegebenen Quartierstruktur. An der Südgrenze des Rahmenplangebietes sind benachbarte Quartiere angeschnitten. Diese Bereiche sind dann jeweils dem benachbarten Hauptquartier zugeordnet.

Quartiere

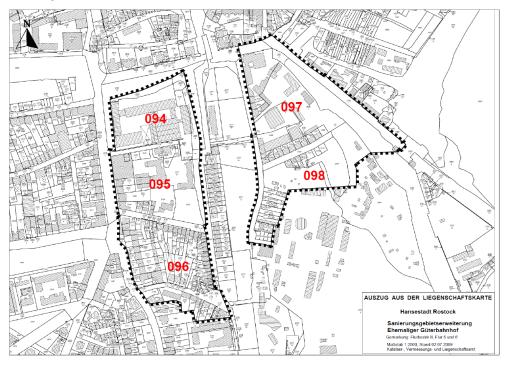


Abb. 7: Lageplan zum Satzungsbeschluss über die Festlegung des Erweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof", zusätzlich mit Quartiernummern

Das Rahmenplangebiet unterteilt sich in fünf Rahmenplanquartiere mit folgenden Bezeichnungen, die als Arbeitsnamen zu verstehen sind:

- Quartier 094 "Ostsee-Zeitung",
- Quartier 095 "Lindenstraße",
- Quartier 096 "Polizeidirektion",
- Quartier 097 "Elektrizitätswerk",
- Quartier 098 "Neue Bleicherstraße".

5.2 Historische Entwicklung

5.2.1. 12. bis 18. Jahrhundert

Um die historische Entwicklung des Rahmenplangebietes zu verstehen, muss man sich zunächst seine natürlichen Entwicklungsvoraussetzungen anschauen. Topografisch ist das Rahmenplangebiet durch seine Lage an der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Abbruchkante des zehn bis fünfzehn Meter hohen Altstadtplateaus zur Warnow gekennzeichnet.

12. bis 18. **Jahrhundert**

Von Süden aus dem Binnenland kommend, umfließt die Warnow bis heute den Altstadthügel. Südöstlich des Altstadtareals teilt sie sich in diesem Bereich in ein Binnendelta auf. Dies bot dem Siedlungshügel der späteren Stadt schon im frühen Mittelalter mit seiner sumpfigen Niederung einen idealen natürlichen Schutz. Auf dem Hügel oberhalb einer Furt durch die Warnow entstand dann ab dem 12. Jahrhundert um den Alten Markt eine deutsche Siedlung, die 1218 vom Landesherrn Fürst Borwin das Stadtrecht verliehen bekam.

Nach der Vereinigung der drei städtischen Siedlungsbereiche der Altstadt mit St. Petri und St. Nikolai, der Mittelstadt mit St. Marien und der Neustadt mit St. Jakobi zwischen 1257 und 1265 wurde die Altstadt bis zum Ende des 13. Jahrhunderts komplett befestigt und mit einer geschlossenen Stadtmauer umgeben.

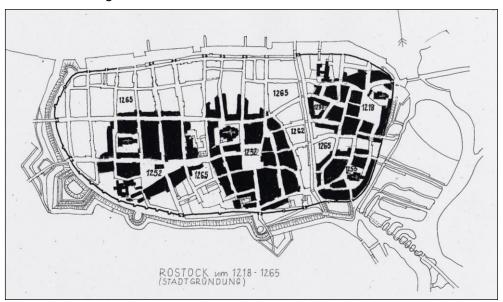


Abb. 8: Rostock im 13. Jahrhundert mit seinen vier Siedlungskernen (RGS)

Ein erster entscheidender Eingriff in den Naturraum des Planungsgebietes war die Errichtung des Mühlendammes um 1250. Dadurch konnte eine Wegeverbindung für die Stadt nach Südosten geschaffen werden und man staute außerdem die Warnow auf. Dies schuf die Voraussetzungen zum Betreiben von Wassermühlen, ermöglichte den Bau von Wassergräben als Schutzgräben der entstehenden Stadtbefestigung und erhöhte die Wassertiefe der Grube, einem Seitenarm der Warnow innerhalb des historischen Stadtgebietes, sodass er in den späteren Jahrhunderten für kleinere Lastkähne schiffbar wurde.

Als Zufluss zur Grube baute man den Schnellgraben aus, der heute oberirdisch nicht mehr vorhanden ist.

Prägend für das Rahmenplangebiet waren in den kommenden Jahrhunderten die Stadtbefestigungsanlagen. Mit unvorstellbarem Aufwand ab dem 13. Jahrhundert um die vereinigte Stadt angelegt, waren sie im 16. Jahrhundert im Wesentlichen fertiggestellt. Bis ins 18. Jahrhundert passte man sich immer wieder den neuesten Erkenntnissen und Erfordernissen an den Festungsbau an. Das mächtigste Festungsbauwerk in diesem Areal existierte zum Schutz des Stadteinganges vor dem Steintor und wurde bekrönt vom Zwinger. Dieser gewaltige runde Wehrturm mit Mauerdicken von bis zu sechs Metern Stärke hatte einen Durchmesser von 20 bis 24 Metern und eine Höhe von fünf Etagen zuzüglich eines kegelförmigen Daches. Er lässt sich nördlich der heutigen Steintor-Kreuzung verorten und stand unmittelbar vor dem Steintor. Das ebenfalls in seinen Dimensionen gewaltige fünfeckige Mühlentorravelin lag zwischen heutiger Grubenstraße und Am Bagehl und schütze die Stadt nach Südosten zum Mühlendamm. Teil der Befestigungsanlagen inzwischen Steintor und dem ehemaligen Mühlentor sind der bis heute erhaltene Lagebuschturm und das Kuhtor. Vor diesen Befestigungsanlagen befand sich der tief ausgehobene Wallgraben.



Abb. 9: Ausschnitt aus dem Stadtplan von 1814 mit den Stadtbefestigungsanlagen (Geodatenportal Hansestadt Rostock geoport-hro.de)

Im 18. Jahrhundert veränderten sich die Möglichkeiten der Kriegsführung und die Stadt war auch mit ihren umfangreich ausgebauten Befestigungsanlagen nicht mehr zu verteidigen. Die nur mit hohem Aufwand zu erhaltenden Verteidigungsanlagen wurden überflüssig und verfielen zunehmend.

Wie im Stadtplan von 1814 deutlich erkennbar ist, war das Altstadtvorfeld seit dem Mittelalter und auch noch im frühen 19. Jahrhundert ländlich geprägt.

Entlang der verschiedenen Landwege standen, manchmal in lockerer Reihung, eingeschossige Vorstadthäuser inmitten von Feldern und Gärten.

Schaut man sich den Stadtplan von 1814 etwas genauer an und vergleicht ihn mit der heutigen städtebaulichen Situation, wird erkennbar, dass die heutigen Straßen Lindenstraße, Am Güterbahnhof und Ferdinandstraße sowie der südliche Abschnitt der Bleicherstraße schon damals als Landwege existierten und dieses Straßen- und Wegenetz sich im 19. Jahrhundert baulich verfestigte.

5.2.2. 19. Jahrhundert

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts entstand in den aufstrebenden, zunehmend industriell geprägten Städten im europäischen Raum ein neues Selbstbewusstsein seines Bürgertums. Mit zunehmendem Wohlstand stieg in diesen Aufbruchszeiten das Bedürfnis, Einfluss auf ein gut gestaltetes städtisches Umfeld zu nehmen. Zu diesem Zwecke bildeten sich Verschönerungsvereine.

19. Jahrhundert

So entstand 1836 auch in Rostock der "Verein zur Verschönerung der Stadt Rostock und ihrer Umgebungen". Eines seiner Ziele war eine gärtnerische Umgestaltung der ehemaligen Stadtbefestigungsanlagen. Nachdem man 1842/43 den Wallgraben zwischen Mühlendamm und Steintor zugeschüttet und 1849 den alten Zwinger abgerissen hatte, war der Weg frei für eine grundlegende Umstrukturierung und Neugestaltung des Areals zwischen der Altstadt und deren südlichen Vorflächen.



Abb. 10: Blick auf das Hauptgebäude des Friedrich-Franz-Bahnhofes mit der Bahnhofstraße im Vorder- und der Altstadt im Hintergrund im 19. Jahrhundert (mv-terra-incognita.de)

Initialzündung dieser Entwicklung war der Eisenbahnanschluss Rostocks an das Landesschienennetz im Jahre 1850 und der Neubau des Friedrich-Franz-Bahnhofes entlang der ebenfalls neu angelegten Bahnhofstraße. Um die Gleispakete des Bahnhofes auf einer ebenen Fläche anordnen zu können, wurde der bis zu diesem Zeitpunkt wohl noch natürlich geformte Hang an der Westkante des neuen Bahnhofsgeländes stark abgegraben und erhielt eine wesentlich steilere Neigung.

Dem gewachsenen Selbstbewusstsein des Rostocker Bürgertums entsprechend, errichtete man ab 1850 unmittelbar vor der Stadtmauer zwischen Steintor und Mühlendamm entlang der neu angelegten Wallstraße eine zweigeschossige Villenbebauung.

Damit begann eine sehr spannende und sowohl städtebaulich als auch architektonisch qualitätvolle Entwicklungsphase im Rahmenplangebiet.



Abb. 11: Neubau des Elektrizitätswerkes um 1900 Ecke Bleicherstraße (mv-terra-incognita.de)

Um den Rosengarten westlich des Steintores etablierte sich ein Areal mit repräsentativen öffentlichen Bauten, wie dem Ständehaus, der Post und der Großen Stadtschule. Östlich des Steintores und östlich des Bahnhofsgebietes siedelten die Rostocker wichtige, für eine moderne Stadt unverzichtbare städtische Betriebe, wie das Gaswerk (1856) auf der ehemaligen Niederbleiche und das Elektrizitätswerk, (1900) an.

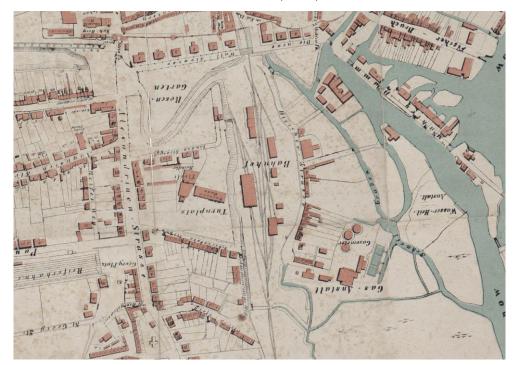


Abb. 12: Ausschnitt aus dem Stadtplan von 1875 mit lockerer vorstädtischer Bebauung (Geodatenportal Hansestadt Rostock – geoport-hro.de)

Wie im Stadtplan von 1875 gut erkennbar ist, hatten sich die Steintor-Vorstadt und mit ihr auch die Quartiere im Rahmenplangebiet im 19. Jahrhundert baulich wesentlich verdichtet. Die landwirtschaftliche Nutzung war weitgehend verschwunden und einer zunehmenden Quartierbebauung in offener oder in geschlossener Bauweise gewichen.

Neue Wohnhäuser entstanden in dieser Phase entlang der alten Landwege.

Den Beginn eines Nutzungswandels im Plangebiet markierte der Neubau eines weiteren Bahnhofes, des Lloyd- und heutigen Hauptbahnhofes im Jahr 1886 an der Bahnstrecke nach Warnemünde außerhalb des Rahmenplangebietes. Dies führte im Laufe der nächsten Jahrzehnte zu einem Rückgang des Personenverkehrs im Friedrich-Franz-Bahnhof und zu seiner schrittweisen Umnutzung als Güterbahnhof.



Abb. 13: Stadttheater von 1895 von Norden gesehen (mv-terra-incognita.de)

Gekrönt wurde diese Entwicklung im Jahr 1895 mit dem Neubau des Rostocker Stadttheaters unmittelbar vor dem Steintor. Um das Theater legte man eine repräsentative öffentliche Freifläche an, die wunderbar mit der städtischen Grünanlage des neuen Rosengartens korrespondierte.

5.2.3. 20. Jahrhundert

Etwas im Hintergrund des neuen Bürgerforums erbaute die Stadt 1901 auf der Fläche des ehemaligen Exerzierhauses eine neue, sehr große und repräsentative Realschule, die einige Jahre später um den Neubau eines Realgymnasiums erweitert wurde.

20. Jahrhundert

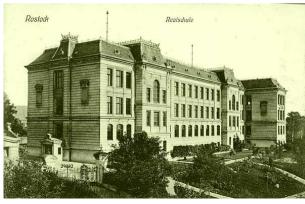


Abb. 14: Neubau der Realschule in der Lindenstraße (mv-terra-incognita.de)

Ergänzend sei erwähnt, dass auch direkt an der Oberwarnow entlang des Mühlendammes nicht nur Wirtschaftsgebäude entstanden, sondern die Stadt Rostock 1921 eine neue Badeanstalt im Bereich zwischen Schleuse und Bleichergraben eröffnete.

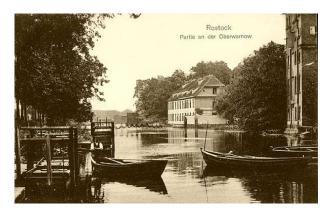


Abb. 15: Oberwarnow mit Badeanstalt vom Bleichergraben aus gesehen (mv-terra-incognita.de)

Mit dem Neubau des Lloyd-Bahnhofes trat die Entwicklung der Steintor-Vorstadt in eine neue Phase ein. Der 1887 vom Karlsruher Stadtplaner Reinhard Baumeister vorgelegte Stadtentwicklungsplan bildete in den kommenden Jahrzehnten die Grundlage für die planmäßige Bebauung dieses Stadtteils mit Villen des wohlhabenden Rostocker Bürgertums. In dieser Zeit erfolgte auch eine weitere bauliche Verdichtung der Quartiere des Rahmenplangebietes. Neu entstanden in der Gründerzeit als Wohnort für Arbeiter die viergeschossigen Wohnhäuser in der Neuen Bleicherstraße in geschlossener Reihenhausbebauung.

Zu dieser baulichen Entwicklung östlich des Güterbahnhofes passt die Ansiedlung mehrerer Industriebetriebe zwischen Elektrizitäts- und Gaswerk. So gab es in den 1930er-Jahren in der Bleicherstraße eine Fertigungsstätte der Heinkel-Flugzeugwerke.

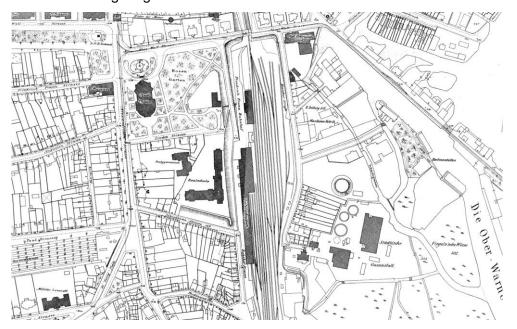


Abb. 16: Ausschnitt aus dem Stadtplan von 1911 (Geodatenportal Hansestadt Rostock – geoport-hro.de)

Das stadtstrukturelle Bild dieser Entwicklungen ist im Stadtplan von 1911 sehr gut erkennbar.

Auffällig in diesem Plan ist am Rande des Gaswerkes eine Enklave kleinteiliger vorstädtischer Reihenhäuser auf den Grundstücken Bleicherstraße 13

bis 21, die in Ansätzen schon Anfang des 19. Jahrhunderts vorhanden war und sich trotz einer fast vollständigen Industrialisierung dieses Areals östlich des Güterbahnhofes erhalten hatte.

Diese Häuserzeile wurde im Verlaufe des II. Weltkrieges ebenso wie viele weitere Gebäude im Rahmenplangebiet durch die Flächenbombardements der Alliierten auf Rostock zerstört.

II. Weltkrieg



Abb. 17: Ausschnitt aus einem Stadtplan von 1942 mit Darstellung der Zerstörungen durch die Bombardierungen (Amt für Kultur und Denkmalpflege Rostock)

Opfer des Krieges wurden z. B. die repräsentativen Gebäude des Stadttheaters und der Realschule sowie das Bahnhofsgebäude. Das Bahnhofsgelände wurde schwer in Mitleidenschaft gezogen und innerhalb der Wohnquartiere gingen ganze Häuserzeilen verloren.

Mit der folgenschweren und teils großflächigen Vernichtung der Altstadt und ihrer Vorstadtbereiche einschließlich vieler repräsentativer Bauten war die über Jahrhunderte währende Kontinuität in der städtebaulichen Entwicklung des Altstadtensembles und der gesamten Innenstadt abrupt beendet.

Nach 1945 begann der Wiederaufbau in Rostock unter veränderten gesellschaftlichen Bedingungen. Die DDR setzte andere inhaltliche und repräsentative Schwerpunkte und brach in vielen Bereichen politisch motiviert mit überkommenen bürgerlichen Traditionen. Dies ist im Rahmenplangebiet bzw. in seinen Randbereichen mehrfach sichtbar.

Mit den neuen Entwicklungen ab 1949 setze im Areal ein erneuter Nutzungs- und Strukturwandel ein. Hier sind mehrere Entwicklungsrichtungen erkennbar.

nach 1945

Umstrukturierung des ehemaligen bürgerlichen Forums um den Rosengarten

Das bis zur Kriegszerstörung in hoher Qualität über etwa einhundert Jahre entwickelte bürgerliche Forum beidseitig des Steintores wurde wohl bewusst baulich und inhaltlich überformt und in seiner ursprünglichen Qualität in Teilen ausgelöscht. Exemplarisches Beispiel dafür war der Abbruch der Theaterruine und der Neubau von Redaktion und Druckerei der Ostsee-Zeitung (OZ) als damaligem Zentralorgan der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED).



Abb. 18: Gebäudekomplex der Ostsee-Zeitung von der Steintor-Kreuzung gesehen (Foto: RGS)

Dies war zuallererst als politisches Zeichen zu verstehen. Damit wurde an dieser Stelle die ursprünglich hohe stadträumliche Qualität durch einen Zweckbau überformt und es entstanden zur Lindenstraße und zum Güterbahnhof unattraktive Rückseiten. Entlang des Rosengartens außerhalb des Rahmenpangebietes ging man mit dem Neubau des Fernmeldeamtes in den 1960er-Jahren auf den Ruinen des neogotischen Postgebäudes von 1881 und mit den Neubauten in den 50er-Jahren des 20. Jahrhunderts um das erhaltene neogotische Ständehaus von 1893 (von 1953 bis 1990 Klubhaus der Volksmarine) stadträumlich behutsamer um.

Entwicklung des Areals um die Reiferbahn zu einem repräsentativen sozialistischen Forum

Fragt man sich, warum in den 1950er-Jahren am Straßenzug Richard-Wagner-Straße/Blücherstraße auf einem bis zur Kriegszerstörung kleinteilig bebauten Areal ein über 150 Meter langes und bis zu sieben Etagen hohes repräsentatives Gebäudeensemble für die Polizei entstand, muss man sich die Entwicklungen um die Freifläche der Reiferbahn etwas genauer ansehen.

Hier wurde durch die damals noch junge DDR augenscheinlich ein neues sozialistisches Forum konzipiert. Der qualitative Anspruch ist durchaus vergleichbar mit dem zeitgleichen Neubau der Langen Straße. Das Gebäude der damaligen Bezirksdirektion der Volkspolizei bildete den östlichen Abschluss dieses sozialistischen Forums.

An der Nordseite der Freifläche entstand wohl auch in dieser Zeit die mit einer Gebäudelänge von über 80 Metern und einer Höhe von drei Geschossen eine neue Poliklinik in der Paulstraße.



Abb. 19: Gebäudekomplex der heutigen Polizeidirektion (Foto: RGS)

Südlich des Reifergrabens wurden die historischen Gebäude des ehemaligen Militärlazaretts und des ehemaligen Finanzamtes zur Kreis- bzw. Bezirksleitung der SED umgenutzt. Ein Gebäudekomplex westlich davon, ebenfalls aus den 1950er-Jahren, in welchem sich heute die Universität Rostock befindet, ergänzte das Bauensemble.

Lückenfüllungen in den Wohnquartieren

Wohnungen waren in Rostock immer und nach 1945 in besonderer Weise knapp. Deshalb errichtete man ebenfalls in den 1950er-Jahren mit den Häusern Ferdinandstraße 22 bis 24 drei 3- bis 4-geschossige Wohnblöcke in der steil ansteigenden Straße.

Industrielle Nutzungen

Alle vorhandenen industriellen Standorte im Bereich der Bleicherstraße wurden nach 1945 intensiv weitergenutzt. Gas- und Elektrizitätswerk baute man den Erfordernissen entsprechend immer weiter aus. Der Güterbahnhof als Umschlagplatz zum Stadthafen war bis 1990 ebenfalls intensiv in Nutzung.

Mit dem Beitritt der neuen Bundesländer Ostdeutschlands zur Bundesrepublik Deutschland kam es wiederum zu einem erheblichen Strukturwandel im Plangebiet.

nach 1990

Umstrukturierung ehemaliger Güterbahnhof

Die Hafennutzung des Stadthafens wurde stark zurückgefahren, ein Bahnanschluss damit nicht mehr erforderlich. Nach zwischenzeitlichen Überlegungen, das Bahnhofsareal wenigstens für den S-Bahn-Verkehr zu erhalten, gab die Bahn das Gelände Ende der 1990er-Jahre auf. Heute existiert an dieser Stelle ein hochwertiges Wohngebiet.



Abb. 21: neue Wohnhäuser im Wohngebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" (Foto: RGS)

Verlust industrieller Nutzungen

Die industriellen Nutzungen in der Bleicherstraße und in der Neuen Bleicherstraße wurden nach 1990 alle aufgegeben. Bis heute sind diese Standorte entweder ruinös, bereits abgebrochen oder wie beim ehemaligen Elektrizitätswerk umgenutzt worden.

Lückenfüllungen und bauliche Ergänzungen

Seit 1990 entstanden im Plangebiet bzw. in seinen unmittelbaren Randbereichen einige Sonderbauten, die nur teilweise der vorhandenen Nutzungsund Baustruktur entsprechen. Beispiele dafür sind das Bundesbankgebäude in der Lindenstraße 6/7, der Erweiterungsbau der Ostsee Druck Rostock GmbH an der Bahnhofstraße, der Neubau des Jugend-Alternativ-Zentrums (JAZ) in der Lindenstraße 3 a oder im Süden an das Planungsgebiet angrenzend, der Bürokomplex Blücherstraße 27 a – c.

5.3 Stadtgestalt und Stadtbild

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.

Gestalt und Erscheinungsbild des Rahmenplangebietes haben ihre Grundprägung im Verlaufe der etwa 800-jährigen Geschichte der Hansestadt Rostock erhalten, auch wenn das Gebiet nicht zur historischen Rostocker Altstadt gehört. Das Areal liegt unmittelbar südlich angrenzend an die im 12. Jahrhundert durch deutsche Siedler gegründete historische Rostocker Altstadt und wurde und wird von dieser beeinflusst. Die Landschaftselemente Fluss, Niederung und Hochplateau mit Hangkanten zum Flussufer begünstigten im frühen Mittelalter eine deutsche Stadtgründung an der Warnow, wobei das Rahmenplangebiet damals im südlichen Hinterland lag, da die Hauptorientierung der neu gegründeten Stadt nach Norden zum Stadthafen ging.

Um die Stadtgestalt des Rahmenplangebietes erfassen zu können, ist eine Beschreibung der verschiedenen Betrachtungsebenen sinnvoll:

- Landschaft/Topografie,
- Stadtsilhouette/Sichtachsen,
- Grünräume.
- Stadträume und Bebauungskanten sowie
- Baustrukturen und hochbauliche Gestaltung.

5.3.1 Landschaft und Topografie

Das Planungsgebiet liegt an der Abbruchkante des altstädtischen Hochplateaus zur Oberwarnow.

Landschaft & **Topografie**

Die Warnow tangiert aus dem Binnenland kommend, das Gebiet im Osten und wird durch den im 13. Jahrhundert künstlich angelegten Mühlendamm gefasst. Der ursprünglich sehr weitläufige Landschaftsraum des Flusses wurde im Verlaufe der Siedlungsgeschichte in großen Teilen aufgefüllt und ehemals vorhandene Gräben, wie z. B. der Schnellgraben, zugeschüttet. Ebenso verfüllte man Mitte des 19. Jahrhunderts die im Mittelalter im Bereich der heutigen Ernst-Barlach-Straße liegenden tiefen und steilen Wassergräben der Altstadtbefestigungsanlagen und nivellierte das Gelände wieder.

Im Bereich der Bleicherstraße und der Neuen Bleicherstraße befindet sich heute durch das Auffüllen des Landschaftsraumes eine überwiegend ebene Siedlungsfläche. Nur in ihren Randbereichen zum Fluss wird sie noch durch den von der Natur geprägte Wiesen- und Schilfgürtel und durch Baumgruppen bestimmt.



Abb. 21: Blick auf die steile Hanglage an der Bahnhofstraße (Foto: RGS)

Als man ab 1850 den Friedrich-Franz-Bahnhof errichtete, wurde das hängige Gelände begradigt und an das flache Plateau im Bereich der Bleicherstraße angepasst. Dadurch entstand eine bis heute sichtbare, sehr steile in Süd-Nord-Richtung verlaufende, mit etwa sechs bis sieben Metern sehr hohe Böschung, die nach Süden erst durch den Einschnitt der Straße Am Güterbahnhof gebrochen wird.

Die Lindenstraße liegt fast horizontal auf dem Hochplateau. Ferdinandstraße und die Straße Am Güterbahnhof fallen dagegen steil zum ehemaligen Bahnhofsgelände ab. Die Ernst-Barlach-Straße ist durch ihre wesentlich größere Länge nicht ganz so steil, fällt aber ebenfalls vom Hochplateau um das Steintor bis auf Warnowniveau ab.

Das ehemalige Bahnhofsgelände schneidet sich nicht nur nach Westen in die natürliche Hanglage ein, sondern auch nach Norden zur Ernst-Barlach-Straße. Dieser Effekt wurde durch die Erhöhung der Barlach-Brücke um etwa einen Meter im Zusammenhang mit ihrem Neubau in den 80er-Jahren des 20. Jahrhunderts noch weiter verstärkt.

Alle Hanglagen sind zurzeit ungestaltet und wild von Bäumen und Sträuchern überwuchert.

Kirchturm von St. Nikolai

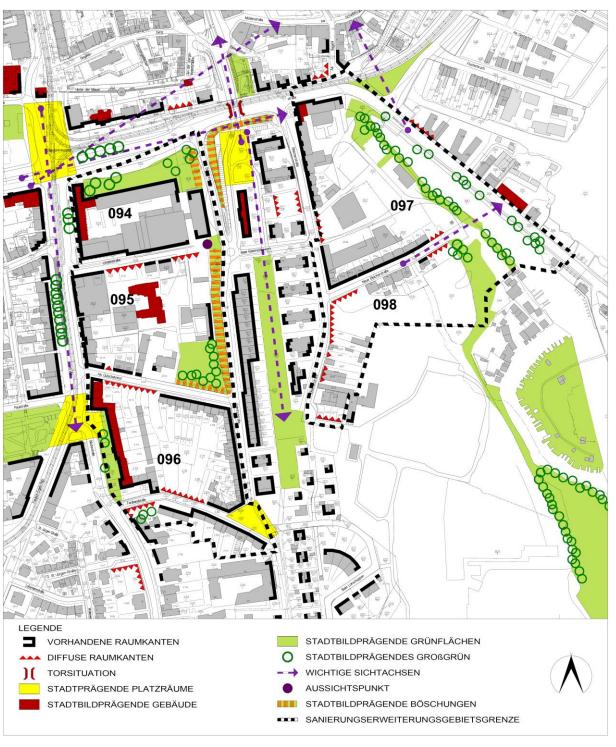


Abb. 22: Karte "Stadtbildanalyse" (RGS)

5.3.2 Stadtsilhouette und Sichtachsen

Die Stadtsilhouette des Rahmenplangebietes wird stark beeinflusst durch Stadtsilhouette die unmittelbare Nachbarschaft zur historischen Altstadt. Bestimmend für & Sichtachsen die Silhouette des Areals ist die nahe liegende Nikolaikirche. Sie ist stadtbildprägend vom Mühlendamm, der Steintor-Kreuzung und von der Lindenstraße.

Ähnlich wichtig für die Stadtsilhouette ist der städtische Wasserturm, der südwestlich des Rahmenplangebietes die Häuser der Steintor-Vorstadt überragt. Das historische Bauensemble des Steintores und des Ständehauses entwickelt ebenfalls eine allerdings etwas kleinräumlichere Silhouettenwirkung im nördlichen Bereich des Areals.

In seiner Erbauungszeit als markanter stadträumlicher Hochpunkt zur Freifläche der Reiferbahn und als Wahrzeichen in den Straßenräumen der Richard-Wagner-Straße, des Friedrich-Engels-Platzes und der Blücherstraße konzipiert, entwickelt das siebengeschossige Bürohochhaus der ehemaligen Polizeidirektion ebenfalls eine Silhouettenwirkung in den rückwärtigen östlichen Raum des Rahmenplangebietes.

Wichtige Sichtachsen gibt es auf die historische Altstadt im Bereich der Richard-Wagner-Straße, der Ernst-Barlach-Straße und des Mühlendammes entlang dieser Straßenräume.

Sichtachsen über die Quartiere hinweg ergeben sich durch die großen topografischen Höhenunterschiede innerhalb Plangebietes, z. B. auf Nikolaikirche und Wasserturm.

5.3.3 Grünräume

Der weitgehend natürliche Landschaftsraum entlang der Oberwarnow prägt das Erscheinungsbild des Plangebietes ganz entscheidend. Mit seinem hohen und dichten Baumbestand schirmt er das Areal vollständig nach Nordosten zum Mühlendamm ab.

Größere Grünflächen mit gutem Baumbestand nördlich des OZ-Komplexes, an der Ecke Am Güterbahnhof/Bahnhofstraße und vor dem Polizeipräsidium im Übergang zur öffentlichen Grünfläche der Reiferbahn haben positive

Wirkungen auf die Stadtgestalt des Vorstadtgebietes. Große Präsenz im Erscheinungsbild des Gebietes besitzt die wild begrünte Hanglage entlang der Bahnhofstraße. Der Wildwuchs auf der Steilkante unterstützt die trennende Wirkung der hohen und steilen Böschungskante.

Der neu entstandene langgestreckte öffentliche Grünraum im Kernbereich des neuen Wohngebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhof hat noch einen sehr jungen Baumbestand, kann aber in den kommenden Jahren eine kraftvolle stadträumliche Wirkung entfalten.

Grünräume



Abb. 23: ungestaltete Hanglage an der Bahnhofstraße mit OZ-Komplex im Hintergrund (Foto: RGS)

5.3.4 Stadträume und Bebauungskanten

In der Tradition des europäischen Städtebaus bis ins 20. Jahrhundert ordnen sich die Gebäude verschiedenster Nutzungsarten in geschlossenen Quartierstrukturen, sodass sich zwischen den bebauten Blockrandstrukturen je nach Anspruch und Funktion verschiedenste städtebauliche Räume entwickeln konnten.

Stadträume & Bebauungs-kanten

Die öffentlichen Stadträume innerhalb des Rahmenplangebietes setzen sich aus dem Wechsel von Straßen und Plätzen zusammen. Je nach Bedeutung der Straßen im Stadtorganismus hat sich eine Typologie der Straßenräume herausgebildet, die noch heute recht deutlich ablesbar ist.

Eine Hierarchie der Straßen- und Platzräume, wie wir sie aus der historischen Rostocker Altstadt kennen, findet man im Rahmenplangebiet in abgeschwächter Form. Dies liegt an der wesentlich späteren planmäßigen Bebauung des Gebietes erst ab der Mitte des 19. Jahrhunderts, aber auch an den Zerstörungen ganzer Bauensemble im Verlaufe des II. Weltkrieges.

Breite Straßen

Breite Straßen im Rahmenplangebiet sind wegen ihrer übergeordneten Bedeutung die Richard-Wagner-Straße, die Bleicherstraße und der Mühlendamm.



Abb. 24: breiter Straßenraum der Richard-Wagner-Straße (Foto: RGS)

Als Besonderheit war der Mühlendamm schon immer nur auf seiner Nordseite bebaut, weil eben flussabwärts die Wassermühlen standen. Bis heute gibt es deshalb auf der Südseite des Mühlendammes nur den Bleichergraben und keine direkt an der Straße stehenden Gebäude.

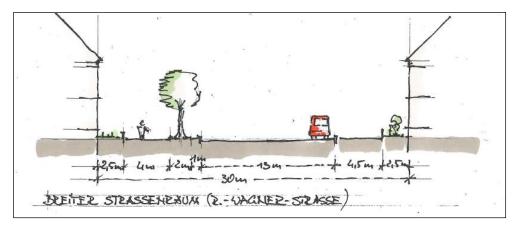


Abb. 25: Querschnitt durch die Richard-Wagner-Straße mit einem breiten Straßenraumprofil

Die Ernst-Barlach-Straße besitzt ebenfalls einen sehr breiten Straßenraum, der ursprünglich nur auf seiner Nordseite durch eine Villenzeile baulich gefasst war.

An ihrer Südseite stand bis zur Kriegszerstörung 1942 das Stadttheater inmitten einer aufwändig gestalteten öffentlichen Grünfläche. Der Neubau des Baukomplexes der Ostsee-Zeitung ab den 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts fasste die Südseite der Straße zwar baulich stärker, konnte jedoch keine zufriedenstellende stadträumliche Qualität erzeugen. Das Quartier erscheint bis heute eher als ein sehr pragmatisch-funktionell zusammengestelltes Bauensemble, das auf topografische Gegebenheiten und benachbarte städtebauliche und architektonische Qualitäten wenig reagiert. Im unteren, östlichen Abschnitt engt sich die Ernst-Barlach-Straße stark ein. Blickfang und Eckpunkt ist hier das "Schlösschen" Bleicherstraße 1 des ehemaligen städtischen Elektrizitätswerkes.

Schmale Straßen

Schmale Straßen mit untergeordneter Funktionalität sind die Lindenstraße, die Straße Am Güterbahnhof, die Ferdinandstraße und die Neue Bleicherstraße.

Alle diese Straßen besitzen historisch klar definierbare bauliche Raumkanten, die heute allerdings teilweise Baulücken aufweisen. Diese Baulücken sind überwiegend auf Kriegszerstörungen zurückzuführen.

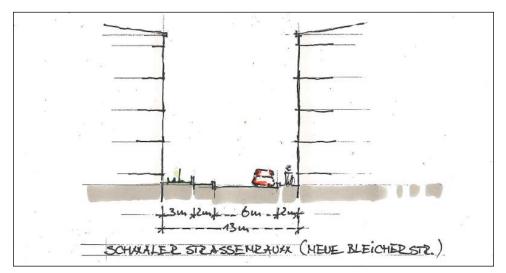


Abb. 26: Querschnitt durch die Neue Bleicherstraße mit einem schmalen Straßenraumprofil (RGS)

Solche Baulücken finden sich noch:

- auf der Südseite der Lindenstraße,
- entlang der Hofbereiche der ehemaligen Polizeidirektion, die sich sowohl zur Straße Am Güterbahnhof als auch zur Ferdinandstraße entlang der historischen Quartierkanten lediglich mit Mauern zum öffentlichen Straßenraum abgrenzen.

Auch die beiden Straßen Bahnhofstraße und Bleicherstraße, welche das ehemalige Güterbahnhofsareal beidseitig begrenzen, sind typisch schmalere Stadtstraßen, auch wenn sie erst seit wenigen Jahren auf Seiten des ehemaligen Bahnhofsgeländes eine bauliche Kante erhalten haben.



Abb. 27: Hofmauern des Polizeipräsidiums zur Straße Am Güterbahnhof (Foto: RGS)

Das neue Wohngebiet "Ehemaliger Friedrich-Franz-Bahnhof" ist, abweichend von der sonst geschlossenen Bauweise im Rahmenplangebiet, in offener Bauweise ausgeführt worden, engt aber die beiden angrenzenden Straßenräume der Bleicherstraße und der Bahnhofstraße trotzdem stark ein, sodass wie bei den anderen untergeordneten Straßen auch hier ein hochrechteckiges Raumprofil entsteht. Der steile Hang auf der Westseite

der mittleren Bahnhofstraße wirkt mit seiner Stützmauer am Böschungsfuß ebenfalls wie eine Raumkante.

Stadtbildprägende Stadtplätze

Stadtbildprägende Stadtplätze finden sich im Rahmenplangebiet:

- vor dem Steintor mit hochwertiger historischer Bebauung, allerdings auch einer Verkehrskreuzung mit sehr hohem Verkehrsaufkommen,
- am Reifergraben im Einmündungsbereich der Blücherstraße in die Richard-Wagner-Straße,
- am Umlenkpunkt der Ferdinandstraße in die Bahnhofstraße,
- in zaghaften Ansätzen südlich der Barlach-Brücke im Übergang zum zentralen Grünraum des Wohngebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhof.

In allen Quartieren des Rahmenplangebietes gibt es noch bauliche Fehlstellen in den Quartieraußenkanten.

5.3.5 Baustrukturen und Hochbauliche Gestaltung

Das Rahmenplangebiet ist durch verschiedenartige Baustrukturen geprägt. Dies ist einerseits darin begründet, dass es zwischen der historischen Altstadt und der Steintor-Vorstadt liegt, die durch unterschiedliche Baustrukturen geprägt sind. Andererseits haben im Bereich um die Bleicherstraße eigenständige Entwicklungen stattgefunden und es gibt mehrere Sonderbauten, die sich baustrukturell nur bedingt in das Umfeld einfügen.

Baustrukturen Hochbau-Gestalliche tung

Offen und geschlossen gebaute villenartige Vorstadthäuser

Diese Bauform entstand im 19. Jahrhundert und ist in Resten auf der Südseite der Lindenstraße und an der Ecke Richard-Wagner-Straße/Am Güterbahnhof anzutreffen. Ein einzelnes Haus dieses Typs steht noch an der Ecke Blücherstraße/Ferdinandstraße. Diese Häuser stehen auf 15 bis 20 Meter breiten Grundstücken, welche ein- bis zweigeschossig bebaut sind und weisen zumeist fünf bis sechs Fensterachsen auf.



Abb. 28: gründerzeitliche villenar-Vorstadthäuser in Richard-Wagner-Straße (Foto: WIMES)

Typisch für diese überwiegend geputzten Häuser ist eine ausgeprägte gründerzeitliche Plastizität. Die traufständigen Häuser haben pappgedeckte flache, aber auch steile ziegelgedeckte Satteldächer. Manchmal werden sie durch Erker, Frontspieße und Türmchen gegliedert.

Geschlossen bebaute kleinteilige zumeist gründerzeitliche Wohnhäuser

Dieser Wohnhaustyp, manchmal kombiniert mit Kleingewerbe, entstand im 19. Jahrhundert in der etwas ärmeren Gegend, abgewandt von der Steintor-Vorstadt im Quartier zwischen Ferdinandstraße und Am Güterbahnhof. Auf sieben bis 10 Meter breiten Grundstücken stehen einfache, drei- bis fünfachsige traufständige Gebäude mit zwei bis drei Geschossen. Das flache Pappdach als Satteldach ist hier prägend.



Abb. 29: 2013 unsaniertes Wohnhaus Am Güterbahnhof 5, an welchem man noch die zurückhaltende ursprüngliche Fassadengliederung ablesen kann (Foto: RGS)

Die ursprünglich schlicht horizontal gegliederten Fassaden sind heute zumeist glatt geputzt und besitzen dadurch nur noch eine sehr reduzierte Plastizität. Manche Häuser verfügen im Innenhof über eine einseitig angebaute Kemlade. Deren Bauhöhe liegt zwischen ein und drei Etagen.

Lücken in diesen Baustrukturen sind in den letzten Jahren maßstabsgerecht ohne hohen architektonischen Anspruch mit Putzbauten geschlossen worden. Als zusätzliches Element sind in den Erdgeschosszonen Garagentore dazugekommen.

Geschlossen bebaute großmaßstäbliche zumeist gründerzeitliche Wohnhäuser

Dieser vier- bis fünfgeschossige traufständige Wohnhaustyp entstand zumeist zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

In diesen Häusern wohnten überwiegend die Arbeiter der benachbarten Industriebetriebe in der Bleicherstraße oder des angrenzenden Güterbahnhofes. Dementsprechend findet sich dieser Gebäudetyp vor allem in der Bleicherstraße und der Neuen Bleicherstraße. Hier ist er stadtbildprägend. Zusätzlich stehen am östlichen unteren Ende der Ferdinandstraße ebenfalls noch einige Häuser dieses Bautyps. Sie sind überwiegend als Putzbauten ausgeführt, haben meistens flach geneigte pappgedeckte Satteldächer, besitzen fünf bis sechs Fensterachsen und sind in ihrer Fassadenplastizität ebenfalls sehr zurückhaltend.



Abb. 30: typisches saniertes großes Gründerzeitwohnhaus in der Bleicherstraße 3 (Foto: WIMES)

Ebenfalls geschlossen bebaut, aber mit ca. 38 Metern wesentlich breiter ist das sehr langgestreckte Wohnhausensemble Ferdinandstraße 23/24, welches in den 50er-Jahren des 20. Jahrhunderts an einer für die Gebäudelänge schwierigen Hanglage errichtet worden ist. Hingegen fügen sich spätere Lückenbauten aus der Zeit ab 1960 maßstäblich besser ein.



Abb. 31: Wohnhaus Ferdinandstraße 24 (Foto: WIMES)

Einzige Ausnahme, weil in offener Bauweise errichtet, ist das Wohnhaus Neue Bleicherstraße 15, welches nach 2000 gebaut wurde.



Abb. 32: Wohnhaus Neue Bleicherstraße 15 (Foto: WIMES)

Fast alle inzwischen sanierten bzw. neu gebauten Gebäude im Rahmenplangebiet sind farblich gestaltet. Einige besitzen eine kräftige Farbigkeit.

<u>Sonderbauten</u>

Es gibt im Rahmenplangebiet mehrere in der Zeitspanne zwischen 1900 und heute entstandene Sonderbauten, die zumeist das Areal ganz entscheidend prägen - sowohl positiv als auch negativ.

Ehemaliges Elektrizitätswerk Bleicherstraße 1

Errichtet im Jahr 1900 besitzt das im Neorenaissancestil errichtete "Schlösschen" des ehemaligen städtischen Elektrizitätswerkes bis heute durch seine besondere stadträumliche Lage an der Ecke Ernst-Barlach-Straße/Bleicherstraße eine starke Dominanz im Stadtraum. Es korrespondiert in seiner Maßstäblichkeit mit der gegenüberliegenden Villenzeile Ernst-Barlach-Straße 1 bis 9.

Nachteilig wirkte sich allerdings der Neubau der Ernst-Barlach-Brücke Mitte der 80er-Jahre des 20. Jahrhunderts aus, weil das Gebäude seitdem etwa einen dreiviertel Meter tiefer liegt und damit optisch die Basis des Bauwerkes abgeschnitten worden ist.



Abb. 33: Baukomplex des ehemaligen Elektrizitätswerkes (Foto: RGS)

Bauliche Ergänzungen erhielt das historische Hauptgebäude in den 1950er-Jahren durch einen schlichten, aber gut gestalteten viergeschossigen Putzbau in der Bleicherstraße, sowie in den Jahren 1992/93 entlang der Ernst-Barlach-Straße durch ein dreigeschossiges Funktionsgebäude in Klinkerbauweise.

Mit der Umnutzung zu einer Seniorenresidenz wurde vor wenigen Jahren entlang der Bleicherstraße ein weiterer viergeschossiger Putzbau errichtet. Die ergänzenden Bauten des 20. und 21. Jahrhunderts besitzen mit Gebäudelängen zwischen 25 und 40 Metern eine eigene gebietsuntypische Proportion.

Insgesamt fügen sich alle vier Gebäude des ehemaligen Elektrizitätswerkes trotzdem in die Quartiersstrukturen ein und bereichern das Stadtbild.

Ostsee-Zeitung Richard-Wagner-Straße 1/1 a

Der Baukomplex der Ostsee-Zeitung, bestehend aus dem fünfgeschossigen Bürohauptgebäude an der Ecke Richard-Wagner-

Straße/Ernst-Barlach-Straße, einem dreigeschossigen tief in die Topografie eingeschnittenen Büronebengebäude entlang der Ernst-Barlach-Straße, einem zweigeschossigen Saalgebäude an der Ecke Richard-Wagner-Straße/Lindenstraße und zwei großflächigen Druckereigebäuden in der Lindenstraße bzw. entlang der nördlichen Bahnhofstraße, entstand ab den 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts schrittweise auf dem Areal des im Krieg zerstörten Stadttheaters.

Das Hauptgebäude entlang der Baukante der Richard-Wagner-Straße ist ein gestalterisch durchaus anspruchsvoller Bürobau aus den 1960er-Jahren und fügt sich mit dem angebauten Saalgebäude in den Stadtraum ein. Er prägt neben dem Steintor und dem Sozietätsgebäude August-Bebel-Straße 1 die Steintor-Kreuzung durch seine Höhe und eine Länge von über 90 Metern.

Leider werden die nach 1960 errichteten weiteren Gebäudeteile des Quartiers weder in ihrer städtebaulichen Einordnung noch in ihrem Erscheinungsbild sowie in ihrer Materialität und Farbigkeit den erforderlichen Qualitäten des Standortes gerecht.

Dadurch müssen:

- das tief in die Topografie eingeschnittene Bürohaus entlang der Ernst-Barlach-Straße.
- das hohe und massive Druckereigebäude entlang der Bahnhofstra-
- und das mit einer geschlossenen Fassade versehene Druckereigebäude in der Lindenstraße einschließlich seiner überdimensionierten Grundstückseinfahrtsüberdachung

als stadtbildprägende Missstände definiert werden.



Abb. 34: überdimensionierte Grundstückszufahrt zur OZ-Druckerei in der Lindenstraße (Foto: RGS)

Bundesbankgebäude Lindenstraße 6/7

Hier handelt es sich um einen drei-, an der Ecke viergeschossigen verklinkerten Neubau aus den 1990er-Jahren, der mit Gebäudelängen von 40 bis 50 Metern zwar sehr massiv ist, sich aber insgesamt dem OZ-Hauptgebäude in der Nachbarschaft gut angliedert und einen relativ guten Übergang zur benachbarten kleinteiligeren Bebauung entlang

der Richard-Wagner-Straße schafft. Seine Klinkerfassade ist allerdings gebietsfremd.



Abb. 35: Blick auf den Bundesbankneubau in der Richard-Wagner-Straße (Foto: RGS)

Jenaplanschule in der Lindenstraße 3 a

Das Schulgebäude stammt aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts, wurde im Krieg stark beschädigt und nach 1945 vereinfacht ohne sein ursprünglich hohes Mansarddach wieder aufgebaut. Das Gebäude steht zusammen mit einer Sporthalle aus den 1970er-Jahren im Quartierinnenbereich etwa 25 Meter hinter der ursprünglichen Baulinie der Lindenstraße. Seine Materialität als Putzbau und seine Fassadenproportionen fügen sich in das bebaute Umfeld ein.



Abb. 36: saniertes Gebäude der Jenaplanschule von Osten gesehen (Foto: RGS)

Für den Straßenraum der Lindenstraße ist die zurückgesetzte Lage des Schulgebäudes schwierig, weil der Straße so auf ihrer Südseite die ursprünglich direkt am Gehweg liegende historische Baukante fehlt.

5. Jugend-Alternativ-Zentrum (JAZ)

Das JAZ ist vor wenigen Jahren als Ersatzneubau anstelle baufälliger Baracken im Quartierinneren an der oberen Hangkante des Quartiers 095 "Lindenstraße" entstanden. Entscheidend für Form und Materialität des Baukomplexes waren funktionelle und ökologische Gesichtspunkte und sicherlich spielte bei der Wahl seines Erscheinungsbildes auch die Philosophie der Betreiber eine Rolle.



Abb. 37: Eingangsbereich des JAZ-Neubaus (Foto: RGS)

Es fügt sich mit seiner Holz- und Betonfassade unauffällig in die Hofsituation ein und fasst die obere Kante der Hanglage entlang der Bahnhofstraße baulich.

6. Eichamt Am Güterbahnhof 22

Wohl in den 50er-Jahren auf einer Teilfläche der im Krieg zerstörten Realschule errichtet, ist das Eichamt ein dreigeschossiger Funktionsbau, dem architektonisch seine Erbauungszeit anzusehen ist. Das verputzte, mit einem hohen Satteldach versehene Bauensemble ist in offener Bauweise errichtet und springt mit seinem Haupthaus etwa 18 Meter von der eigentlichen Baukante der Straße Am Güterbahnhof zurück. Dies macht sich zurzeit nicht negativ bemerkbar, weil sich das östlich anschließende Baugrundstück an der Ecke zur Bahnhofstraße als wilde Grünfläche darstellt.



Abb. 38: Eichamt in der Straße Am Güterbahnhof von Süden (Foto: RGS)

7. Polizeipräsidium Blücherstraße 1

Bei dem in den 1950er-Jahren errichteten Baukomplex handelt es sich um ein architektonisch hochwertiges und stadträumlich ambitioniert eingeordnetes vier- bis siebengeschossiges Bauensemble. Es dominiert den Stadtraum am Ostende des Stadtparks "Reiferbahn" und positioniert sich mit seinem siebengeschossigen Hochhaus im Knickpunkt zwischen der Richard-Wagner-Straße und dem Friedrich-Engels-Platz.



Abb. 39: Baukomplex des Polizeipräsidiums von Norden (Foto: RGS)

So beeindruckend es sich mit seiner Hauptfassade nach Westen zur Reiferbahn präsentiert, so erdrückend wirkt es nach Osten zum Quartier hangabwärts. Hier gibt es in der Bebauung einen starken Höhensprung und einen eklatanten Maßstabsbruch, zumal der überdimensionierte Innenhof des Polizeiareals zusätzlich große Teile des Quartiers besetzt und das Schließen fehlender Quartierkanten verhindert.

Die steile und ungestaltete Hanglage entlang der Bahnhofstraße zerschneidet funktionell und gestalterisch das Plangebiet.

Missstände Landschaft & Topografie

Die Sichtachse vom Ende der Lindenstraße über das untere Plangebiet zur Nikolaikirche ist nicht erlebbar, weil es an dieser Stelle keinen zugänglichen Aussichtspunkt gibt.

Missstände **Stadtsilhouette** & Sichtachsen

Ungestaltete und überwucherte Grünflächen beeinträchtigen das Stadtbild und seine zusammenhängende Erlebbarkeit.

Missstände Grünräume

- Es existiert keine Anbindung des Rahmenplangebietes an den natürlichen Landschaftsraum der Oberwarnow.
- Der Stadtraum unmittelbar südlich der Barlach-Brücke als ein wichtiger Übergangsraum zur benachbarten Östlichen Altstadt ist ungestaltet.
- Der Straßenraum der Ernst-Barlach-Straße ist auf seiner Südseite zwischen Bleicherstraße und Richard-Wagner-Straße stadträumlich unklar.
- In allen Quartieren des Rahmenplangebietes gibt es noch bauliche Fehlstellen in den Quartieraußenkanten.

Missstände Stadträume & Bebauungskanten

 Wenige unsanierte Häuser und einige großmaßstäbliche Ruinen stören die Funktion und das Erscheinungsbild des Plangebietes.

- Teils massive Maßstabssprünge zwischen kleinteiliger historischer Bebauung und Sonderbauten hemmen die Stadtentwicklung an den Schnittbereichen beider Strukturen.
- Überwiegend verloren gegangene gründerzeitliche Fassadengliederungen vereinfachen die Plastizität der Gebäude teilweise erheblich.
- Einige Gewerbebauten wirken mit ihren überwiegend geschlossenen Fassaden abweisend auf das jeweils benachbarte städtische Umfeld.

Missstände Baustrukturen & Hochbauliche Gestaltung

5.4 Denkmalpflege

5.4.1 Rechtsgrundlagen

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 6. Januar 1998, zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetz vom 12. Juli 2010 (GVOBI. M-V 2010, S. 383, 392)

DSchG M-V

In diesem Gesetz (§ 2) sind die Begriffe sowohl der in Denkmallisten erfassten Einzeldenkmale als auch die Denkmalbereiche, beweglichen Denkmale und Bodendenkmale definiert.

Gemäß § 7 bedürfen alle Veränderungen an einem Baudenkmal, am äußeren Erscheinungsbild im Denkmalbereich und in der Umgebung von Denkmalen einer denkmalrechtlichen Genehmigung.

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

5.4.2 Einzeldenkmale und Denkmalbereiche

Innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes liegt in Teilbereichen des Quartiers 096 der durch Verordnung der Hansestadt Rostock festgesetzte Denkmalbereich "Steintor-Vorstadt". In diesem Bereich sind insbesondere geschützt:

Denkmalbereiche

- der Stadtgrundriss mit Straßennetz,
- die Platzanlagen,
- die Grün- und Freiräume.
- die Baufluchten
- das historische Erscheinungsbild.

Schutzgegenstand innerhalb des Denkmalbereiches ist also 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.

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

Einzeldenkmale

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 Sanierungserweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" gibt es der Entstehungszeit der Vorstadtbebauung entsprechend folgende drei Einzeldenkmale aus dem 19. und dem 20. Jahrhundert:

Richard-Wagner-Straße 6

Repräsentatives Wohnhaus der Familie Eduard Dietze, erbaut um 1900, geplant vom Architekturbüro Korff und Krause. Die Fassaden sind in hellem Ziegelmauerwerk mit Sandsteinrahmungen, Erkern, Türmchen und Zwerchhaus ausgeführt. Die eindrucksvolle Inneneinrichtung mit großem Entree, aufwendigem hölzernen Treppenhaus, Wandtäfelungen und Stuckaturen ist auch nach der Sanierung 2001 erhalten.

Bleicherstraße 1

Das ehemalige städtische Elektrizitätswerk vom Architekten Kurt Roser ging am 1. Dezember 1900 in Betrieb. Besonders eindrucksvoll ist die Gestaltung des Verwaltungsgebäudes. Die "Centralstation" war ursprünglich ein Gleichstromwerk, ausgelegt für die Versorgung von rund 5.000 Glühlampen. Das Elektrizitätswerk entstand in unmittelbarer Nähe zum Gaswerk, weil Gasmotoren als Antriebsaggregate zur Stromerzeugung dienten. Das Rostocker Elektrizitätswerk war bis Ende der 1920er-Jahre der Verwaltungssitz der Überlandzentrale. Sowohl der ständig steigende Strombedarf als auch der Beschluss, die Straßenbahn zu elektrisieren, machten schon 1904 eine Erweiterung der Anlagen erforderlich. Da das Elektrizitätswerk mit diesem Ausbau seine Kapazitätsgrenze erreicht hatte und eine weitere Ausdehnung nicht mehr möglich war, wurde am 1. Juli 1911 in Bramow ein neues und modernes Dampfkraftwerk in Betrieb genommen.

Aufgrund dessen stellte man die Gleichstromerzeugung im Werk in der Bleicherstraße 1923 ab und nutzte es bis zu seiner endgültigen Stilllegung lediglich als reines Umformungswerk. Nach Kriegszerstörungen 1942, von denen das Verwaltungsgebäude verschont blieb, wurde das Werk teilweise wieder aufgebaut und in den 1950er-Jahren errichtete man auf dem Gelände eine Umspannstation. 1967 wurde der Betrieb aufgegeben, bis 2008 nutzte man das Bauensemble, bestehend aus Maschinenhalle und Hauptgebäude, vor allem für die Verwaltung. Seit einer umfangreichen Sanierung in den Jahren 2013 und 2014 wird der Gebäudekomplex als Seniorenresidenz genutzt.

Neue Bleicherstraße 12

An der Uferkante des Bleichergrabens entstand das denkmalgeschützte Bauwerk Neue Bleicherstraße 12 in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts als Umspannstation. Es handelt sich um einen architektonisch schlicht aber gut gestalteten Putzbau mit Flachdach und umlaufendem Dachüberstand, dessen Fassade durch vertikal angeordnete Pilaster gegliedert ist. Das Gebäude besitzt noch, wenn auch inzwischen vandalismusgeschädigt, einen Großteil seiner technischen Ausstattung.

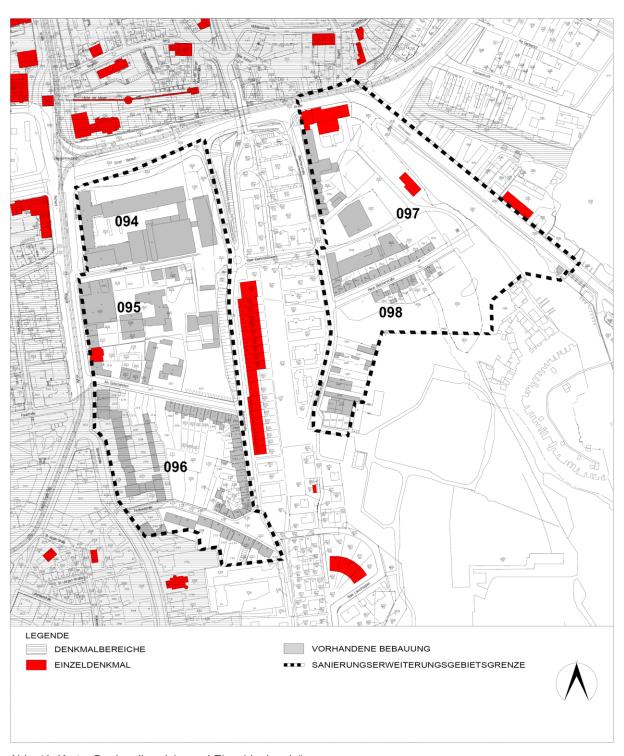


Abb. 40: Karte "Denkmalbereiche und Einzeldenkmale"

5.4.3. Bodendenkmale

Die Rostocker Innenstadt hat aufgrund der über 800 Jahre währenden Entwicklungsgeschichte der Hansestadt Rostock für die Bodendenkmalpflege eine besondere Relevanz. So wurden allein zwischen 1993 und 2007 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.

Zu den Ausgrabungen sind bis zum Ende des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts mehr als neunzig wissenschaftliche Aufsätze und Berichte erschienen.

 Die als Einzeldenkmal ausgewiesene ehemalige Umspannstation im Innenhof des Quartiers 097 "Elektrizitätswerk" ist noch unsaniert und ohne Nutzung.

Missstände Denkmale

• Von der unsanierten Bausubstanz gehen Gefahren aus und gemeinsam mit dem ungestalteten und ruinösen Umfeld wird ein Angstraum geschaffen.

5.5 Stadtgrün

Durch die Lage der Hansestadt Rostock an der Oberwarnow mit ihrem flussbegleitenden Landschaftsraum kommt einer Bewertung der Arten und Qualitäten städtischen Grüns in der Rahmenplanung ein hoher Stellenwert zu.

5.5.1 Landschaftsraum, Grünflächen und Grünverbund

Betrachtet man das unten stehende Luftbild, erschließt sich eindrucksvoll die Lage des Rahmenplangebietes an der Schnittstelle des in großen Teilen unverbauten Landschaftsraumes der Oberwarnow zur durchgrünten Steintor-Vorstadt.

Landschaftsraum



Abb. 41: Blick von Südosten auf den Landschaftsraum der Warnow mit dem Rahmenplangebiet und der historischen Altstadt im Hintergrund (Luftbild: Günther Rausch, 2015)

Dieser Landschaftsraum verengt sich nach Norden, schiebt sich aber über das ehemalige Gaswerksgelände und über den Bleichergraben bis an die historische Altstadt heran. Geprägt ist er durch große, unberührte Bruchwälder südöstlich des ehemaligen Gaswerkes, eine Mischung aus intensiver Ufernutzung mit Boots- und Gartenhäusern und gärtnerischer Nutzung östlich und westlich der Oberwarnow (zwischen Mühlendamm und Eisenbahnbrücke), natürlicher Begrünung der unmittelbaren Uferböschungen und einer teils versiegelten und teils mit Gehölzen begrünten, altlastengesicherten ehemaligen Gaswerksfläche.

In diesem Landschaftsraum gibt es mehrere geschützte Biotope.



Abb. 42: Blick auf den Bleichergraben mit Röhrichtbewuchs (Foto: RGS)

Innerhalb des Rahmenplangebietes liegen zwei Feuchtbiotope, welche von besonderer Bedeutung sind, zum einen das Biotop im Nordabschnitt des Bleichergrabens (HRO 00645), als "Fluss mit Großröhricht- und Großseggenriedbestand", zum anderen das Biotop im Bereich vom Südabschnitt des Bleichergrabens bis hin zur Eisenbahnbrücke der Strecke Rostock-Stralsund (HRO 00856) als "Fluss mit Großröhrichtbestand". Beide Biotope sind durch einen hohen Anteil von Schilf, Seggen und weiteren ähnlichen Pflanzen gekennzeichnet (LUNG M-V, 2011).

Der Landschaftsraum der Oberwarnow ist gegenwärtig durch die Flächen des ehemaligen Gaswerkes und durch private Grundstücke bis auf eine minimale Zugängigkeit am Ende der Neuen Bleicherstraße vom Rahmenplangebiet abgeschnitten und nicht öffentlich zugänglich.

Im Rahmenplangebiet bzw. in seinen Randbereichen existieren mehrere größere öffentliche Parks oder Grünflächen, die für den öffentlichen städtischen Raum bedeutungsvoll sind.

Grünflächen Grünverbund

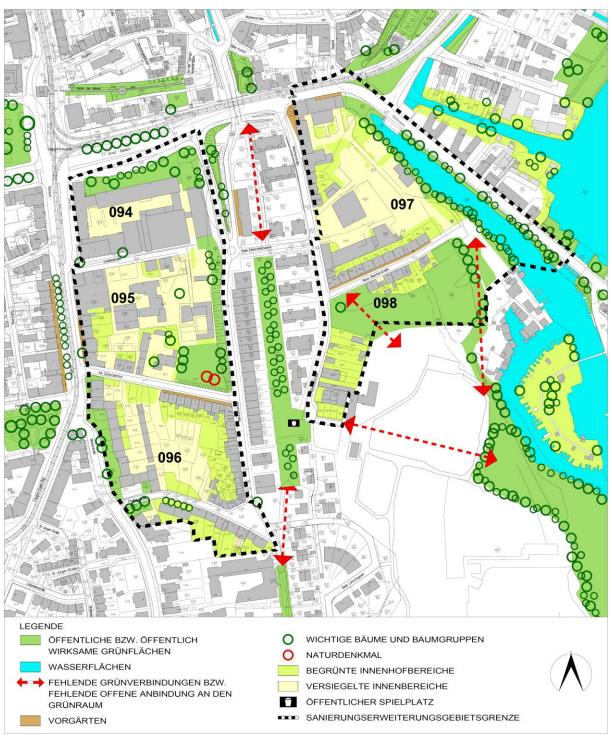


Abb. 43: Karte "Analyse Stadtgrün" (RGS)

Neben dem schon beschriebenen Landschaftsraum der Oberwarnow lassen sich die öffentlich wirksamen Grünbereiche in drei Grünzonen gliedern:

1. Grünzone entlang der ehemaligen Wallanlagen

Durch das Zuschütten der Wallgräben zwischen Steintor und Mühlendamm und den Neubau der neuen Wallstraße (der heutigen Ernst-Barlach-Straße) hat man Mitte des 19. Jahrhunderts die Voraussetzungen für eine Bebauung des Areals geschaffen und damit zu einer Einengung des großzügigen Grünraumes der Wallanlagen beigetragen. Endgültig reduziert worden ist er aber erst durch den Neubau des Baukomplexes der Ostsee-Zeitung und die erhebliche verkehrliche Aufweitung der Ernst-Barlach-Straße in den 1980er-Jahren, gemeinsam mit dem Neubau der Straßenbahn.

Als Freiflächenrudiment erhalten sind lediglich eine Reihe alter Kastanien zwischen Straßenbahngleis und Straße und eine durch größeren Baumbestand geprägte Grünfläche unmittelbar an der Nordkante des OZ-Quartiers. Gut erlebbar wird der Grünzug im Bereich der ehemaligen Wallanlagen erst wieder außerhalb des Plangebietes im Westen mit dem Rosengarten und im Osten mit den Grünflächen um den großen Spielplatz am Gerberbruch.



Abb. 44: Grünraum nördlich des OZ-Quartiers (Foto: RGS)

Grünzone um die Reiferbahn

Die öffentliche Grünfläche "Reiferbahn" ist eine Parkanlage und ein Baudenkmal gemäß § 2 (2) Denkmalschutzgesetz M-V.

Sie hat für den zentralen Bereich der Steintor-Vorstadt eine herausragende Bedeutung als "Grüne Lunge" und als Erholungsraum.

An diese öffentliche Freianlage gliedert sich der großzügige Vorgartenbereich des Polizeipräsidiums an, der durch seine Größe fast schon den Charakter einer eigenen städtischen Grünfläche besitzt.



Abb. 45: Grünfläche "Reifergraben" - Polizeigebäude im Hintergrund (Foto: RGS)

3. Grünzone entlang des ehemaligen Güterbahnhofes

Die planmäßig angelegte Grünachse im zentralen Bereich des Wohngebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhof wird nach ihrer Fertigstellung den südlich des Areals gelegenen unverbauten Landschaftsraum der Oberwarnow in die Innenstadt hineinführen. Diese Grünachse ist in den Jahren 2014 und 2015 neu angelegt worden und wird ihre Wirkung als attraktiver Grünraum sicherlich erst in einigen Jahren entfalten.

Begleitet wird dieser Grünraum von der intensiv mit Ruderalflora bewachsenen Hangkante entlang der Bahnhofstraße. An der Ecke Bahnhofstraße/Am Güterbahnhof liegt oberhalb des Hanges das unbebaute und über die Jahre intensiv natürlich begrünte Grundstück der ehemaligen Realschule, welche 1942 kriegszerstört worden ist.

Auf dieser Grünfläche stehen zwei Naturdenkmale, eine Rosskastanie und eine Hainbuche (Naturdenkmale Nr. 6 und 19). Die Bäume wurden mit der Stadtverordnung über die Baumdenkmale der Hansestadt Rostock vom 19. November 2009 zum Naturdenkmal erklärt. Geschützt sind die Bäume und deren unmittelbare Umgebung. Die geschützte Umgebung umfasst mindestens die Fläche unter den Baumkronen (Kronentraufbereich) zuzüglich 5 Metern nach allen Seiten.



Abb. 46: neu angelegter öffentlicher Grünraum im zentralen Bereich des Wohngebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhof (Foto: RGS)

5.5.2 Vorgärten, Innenhöfe und Spielplätze

Ergänzend zu Grünflächen und Straßenbäumen wird das Rahmenplangebiet in einigen Straßenräumen auch durch Vorgärten geprägt.

Vorgärten

Klassische gründerzeitliche Vorgärten finden sich noch auf der Nordseite der Neuen Bleicherstraße, der Südseite der Ferdinandstraße und der Ostseite der Richard-Wagner-Straße.



Abb. 47: Vorgärten in der Neuen Bleicherstraße (Foto: RGS)

Vor dem gründerzeitlichen Hauptgebäude des ehemaligen Elektrizitätswerkes in der Bleicherstraße 1 entstand erst in den 1980er-Jahren im Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenbahn in der Ernst-Barlach-Straße ein Vorgarten als "Abstandhalter" zwischen der damals höher gelegten Straße und dem historischen Eckgebäude.

Vorgärten vor Gebäuden aus der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts befinden sich vor dem Wohnhaus Ferdinandstraße 23/24 und vor dem Saalgebäude der Ostsee-Zeitung in der Richard-Wagner-Straße 1 a.

Vor einigen Grundstücken sind Tendenzen erkennbar, begrünte Vorgärten zugunsten von Mülltonnen- und Fahrradabstellplätzen zu befestigen.

Charakter und Versiegelungsgrad der Innenhöfe im Rahmenplangebiet sind sehr unterschiedlich.

Innenhöfe

In allen Bereichen, in denen sich die kleinteiligen Wohnstrukturen aus der Gründerzeit erhalten haben, wie im Ostteil des Quartiers 096 "Polizeidirektion" und entlang der südlichen Quartierskante des Quartiers 097 "Elektrizitätswerk", findet man intensiv begrünte Wohninnenhöfe.

In starkem Gegensatz dazu stehen die fast vollständig versiegelten privaten Verkehrs- und Parkflächen im Quartier 094 "Ostsee-Zeitung" und im Quartier 096 "Polizeidirektion" auf dem Grundstück des ehemaligen Polizeipräsidiums.

Durch den Schulhof und durch diverse kleinere Pkw-Stellplatzanlagen im Quartier 095 "Lindenstraße" besitzt dieses Quartier gleichfalls einen sehr hohen Versiegelungsgrad.

Stark ins Auge fällt auch die fast komplette Versiegelung des ruinösen Areals des ehemaligen "Ostseetrans-Geländes" im Innenbereich des Quartiers 097 "Elektrizitätswerk".



Abb.48: Innenhof Bleicherstraße mit ruinösen und stark versiegelten Flächen (Foto: RGS)

Auffällig hier ist, wie die Natur sich trotz einer fast vollständigen Bodenversiegelung die ungenutzten Flächen in hohem Tempo zurückerobert.

Außerhalb des Rahmenplangebietes gibt es einen öffentlichen städtischen Spielplatz. Er befindet sich am südlichen Ende der Bleicherstraße auf dem Areal des neuen Wohngebietes "Ehemaliger Friedrich-Franz-Bahnhof". Er ist allerdings sehr spärlich mit Spielgeräten ausgestattet.

Spielplätze



Abb. 49: neu gebauter Spielplatz am Südende der Bleicherstraße (Foto: RGS)

Weitere öffentliche Spielplätze in der Nähe des Plangebietes sind:

- Gerätespielplatz Reiferbahn (in ca. 500 Metern Entfernung),
- Ballspielplatz Reiferbahn (in ca. 500 Metern Entfernung),
- Skateranlage Reiferbahn (in ca. 500 Metern Entfernung),
- Gerätespielplatz Gerberbruch (in ca. 300 Metern Entfernung),
- Ballspielplatz Gerberbruch (in ca. 300 Metern Entfernung),
- Gerätespielplatz Wallanlagen (in ca. 800 Metern Entfernung),
- Ballspielplatz Wallanlagen (in ca. 800 Metern Entfernung),

- Skateranlage August-Bebel-Straße (in ca. 600 Metern Entfernung),
- Gerätespielplatz August-Bebel-Straße (in ca. 600 Metern Entfernung) sowie der
- Gerätespielplatz Humboldtstraße (in ca. 400 Metern Entfernung).

Einen weiteren, privaten und nicht zugänglichen Spielplatz gibt es am Kindergarten in der Bahnhofstraße 34. Der Spielbereich auf dem Schulhof der Jenaplanschule in der Lindenstraße 3 a wird nicht als öffentlicher Spielplatz wahrgenommen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit dem Neubau des Gerätespielplatzes "Bleicherstraße" und bei Beachtung der Einzugsgebiete, gemessen am Bewegungsradius als Maß der Erreichbarkeit von

- 400 Metern für die Altersgruppe 7 bis 13 Jahre sowie
- 1.000 Metern für die Altersgruppe 14 bis 19 Jahre

das Angebot für Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 19 Jahren im Rahmenplangebiet als ausreichend eingeschätzt werden kann.

Das Spielplatzangebot im Rahmenplangebiet und in seinen Randbereichen für die kleineren Kinder in der Altersgruppe 0 bis 6 Jahre wird als ungenügend eingeschätzt, liegt allerdings in Übereinstimmung mit der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) vom 18. April 2006, § 8 (2) in der Zuständigkeit der privaten Wohnungseigentümer. Die Spielplatzsatzung der Hansestadt Rostock über die Größe und Beschaffenheit von Spielflächen für Kinder bis zu 6 Jahren vom 12. Dezember 2001 fordert eine Mindestgröße von 65 m² Nettospielfläche bei einer zumutbaren Entfernung zu den Wohnungen von 200 Metern.

Bänke und Ruhebereiche im öffentlichen Stadtraum fehlen übrigens im gesamten Areal.

- Der an das Planungsgebiet angrenzende Landschaftsraum der Oberwarnow ist nicht zugänglich.
- Das öffentlich wirksame Grünraumsystem ist lückenhaft.
- Grünflächen wie auf der Hanglage entlang der Ernst-Barlach-Straße, der Bahnhofstraße und am Bleichergraben sind dringend gestaltungsbzw. sanierungsbedürftig.
- Das Spielplatzangebot vor allem für kleine Kinder im Rahmenplangebiet erscheint ungenügend.
- Bänke und Ruhebereiche im öffentlichen Stadtraum fehlen im gesamten Areal.
- Der Versiegelungsgrad der Quartierinnenhöfe ist auf einigen großen Grundstücken zu hoch.

Missstände Stadtgrün

5.6 Gebäudebestand

5.6.1 Baualter

Auf der Basis einer Baualtersanalyse lassen sich sehr gut die baulichen Entwicklungsschritte innerhalb der Quartiere des Rahmenplangebietes ablesen. Die Zusammenfassung der fünf Baualtersgruppen in nur drei Zeitetappen in:

Baualter

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

vermittelt in der Karte ein anschauliches, zeitlich gestaffeltes Entwicklungsbild der Bebauung innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes. Dabei wird deutlich, dass durch Kriegszerstörungen und Nachkriegsabrisse ungefähr die Hälfte der seit dem 18. Jahrhundert entstandenen Ursprungsbebauung verloren gegangen ist.

Im Interesse einer besseren Übersichtlichkeit wird die Altersstruktur der Bebauung im Folgenden quartierweise betrachtet:

Quartier 094 "Ostsee-Zeitung"

Der gesamte vierseitige Gebäudekomplex ist als Monostruktur nach 1945 etwa ab 1960 auf der nach dem Krieg leergeräumten Fläche neu entstanden.

Quartier 095 "Lindenstraße"

Reste vorstädtischer Bebauung bzw. Gebäude, die vermutlich unmittelbar nach 1900 errichtet worden sind, haben sich in der Richard-Wagner-Straße und auf der Südseite der Lindenstraße erhalten. Im Innenbereich des Quartiers ist eines von ursprünglich zwei im Krieg zerstörten Schulgebäuden nach 1945 wieder aufgebaut und bis 1990 durch eine Sporthalle ergänzt worden. Die Stadtmission in der Straße Am Güterbahnhof und das Eichamt, bis 1942 im Kuhtor untergebracht, sind solitäre bauliche Ergänzungen bis 1990. Nach 1990 errichtete die Bundesbank einen Neubau anstelle eines Vorgängergebäudes aus den 1930er-Jahren. Aktuelle Neubauten sind das städtische Jugend-Alternativ-Zentrum (JAZ) im Osten des Quartiers und ein mehrgeschossiges Wohnhaus in der Straße Am Güterbahnhof.

Quartier 096 "Polizeidirektion"

Die ursprünglich geschlossene gründerzeitliche Bebauung ist in der östlichen Hälfte des Quartiers erhalten bzw. inzwischen durch Neubauten der letzten 15 Jahre baulich ergänzt. Als großmaßstäbliche Monostruktur nimmt das Polizeipräsidium, ein Bauwerk der 1950er-Jahre, die gesamte Westflanke des Quartiers ein.

Die Südseite der Ferdinandstraße hat eine ähnliche gründerzeitliche Prägung, wurde aber in den 1950er-Jahren mit zwei Wohnblöcken auf kriegsbedingten Baulücken großmaßstäblicher überformt.

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

Dieses Quartier wurde in seiner Baugeschichte mehrfach überformt. Prägend ist das gründerzeitliche "Schlösschen" des ehemaligen städtischen Elektrizitätswerkes von 1900. Dieser Komplex wurde für unterschiedliche Nutzungen in den 1950er- und 1990er-Jahren und nach 2010 mehrfach baulich ergänzt. An das ehemalige Elektrizitätswerk schließen sich entlang der Bleicherstraße und der Neuen Bleicherstraße gründerzeitliche Wohnhäuser als Reihenhausbebauung an. Wenige Lückenschließungen in diesen Häuserzeilen datieren aus der Zeit zwischen 1960 und etwa 2010. Ruinöse Reste industrieller Großstrukturen im Quartierinneren und entlang der Bleicherstraße sind nach 1900 entstanden.

Quartier 098 "Neue Bleicherstraße"

Ursprünglich geprägt durch eine geschlossene gründerzeitliche Häuserzeile auf der Südseite der Neuen Bleicherstraße und eine sehr kleinteilige und niedrige Zeilenbebauung am unteren Ende der Bleicherstraße, sind hier nur vier alte Häuser erhalten. Zwei Wohnhaus-Neubauten der letzten Jahre ergänzen die vorhandenen Baustrukturen.

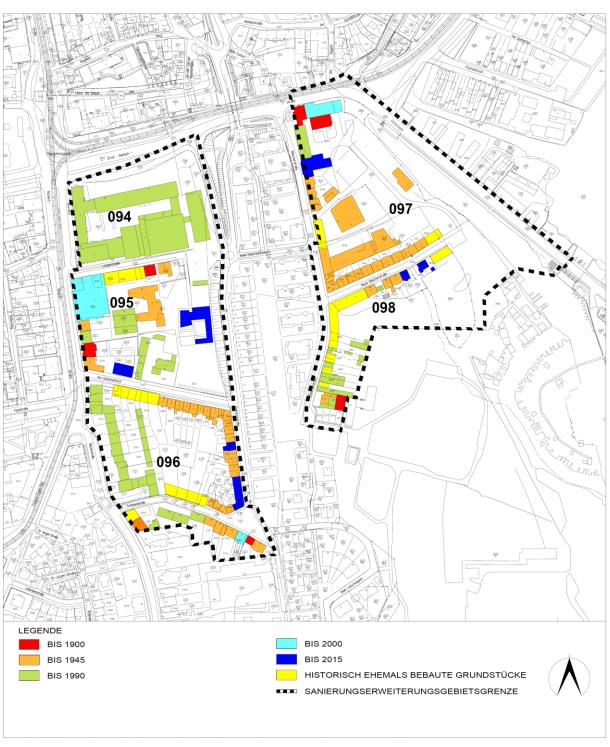


Abb. 50: Karte "Analyse Baualter/Baulücken" (RGS)

5.6.2 Baulücken

Durch die Zerstörungen des II. Weltkrieges entstanden im Rahmenplangebiet in allen Quartieren Baulücken. Durch mehrere Wiederaufbauphasen seit Anfang der 50er-Jahre sind einige dieser Lücken wieder geschlossen worden.

Baulücken

Quartier 094 "Ostse-Zeitung"

In diesem Quartier gibt es aus stadträumlicher Sicht keine Baulücken.

Quartier 095 "Lindenstraße"

Unvollständig und lückenhaft sind die Häuserzeilen entlang der Lindenstraße und der Straße Am Güterbahnhof. Die hohe und steile begrünte Böschung entlang der Bahnhofstraße ist bis auf das JAZ, welches an der Böschungsoberkante neu gebaut worden ist, unbebaut.

Quartier 096 "Polizeidirektion"

Kleinteilige Baulücken in den erhaltenen bauhistorischen Quartierrandbebauungen sind inzwischen wieder fast vollständig geschlossen. Mit Längen von 70 Metern an der Straße Am Güterbahnhof und von 60 Metern entlang der Ferdinandstraße sind die unbebauten Übergangsbereiche zwischen den kleinteiligen gründerzeitlichen Reihenhauszeilen zur Großstruktur des Polizeipräsidiums durchaus als Baulücken spürbar.

An der Ecke Blücherstraße/Ferdinandstraße gibt es auf der Südseite der Ferdinandstraße noch ein kleines unbebautes Eckgrundstück, wodurch die Ecksituation räumlich nur ungenügend gefasst ist.

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

Eine breite Baulücke existiert in der Häuserzeile zwischen Ernst-Barlach-Straße und Neuer Bleicherstraße. Hier standen die Industriebauten auf den Grundstücken Bleicherstraße 6 – 8 ursprünglich bis an die Außenkante des Quartiers. Heute sind sie entweder abgetragen oder ruinös.

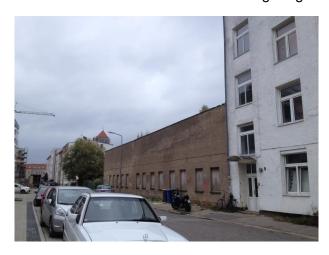


Abb. 51: Baulücke Bleicherstraße 6 – 8 (Foto: WIMES)

Quartier 098 "Neue Bleicherstraße"

Verblieben sind in diesem Quartier kleinere Baulücken in der Bleicherstraße. Sichtbar stellt sich die offene südliche Ecke Bleicherstraße/Neue Bleicherstraße als Lücke in der Stadtraumstruktur dar. Allerdings war sie auch in der bisherigen stadtgeschichtlichen Entwicklung nie vollständig geschlossen bebaut. Im unteren südlichen Ende der Bleicherstraße gab es bis zur Kriegszerstörung eine geschlossene niedrige Vorstadt-Reihenhaus-Bebauung. Bis auf ein Haus sind alle Gebäude verschwunden, sodass sich die stadträumliche Situation an dieser Stelle sehr diffus darstellt.

Im Stadtbild, aber auch im Funktionsgefüge des Rahmenplangebietes stellen die vielen Baulücken ein ernsthaftes, dringend zu lösendes Problem dar.

5.6.3 Bauzustand

25 Jahre nach der politischen Wende sind in Rostock unter veränderten gesellschaftlichen Bedingungen und damit einhergehend einer wesentlich höheren Wirtschaftskraft inzwischen auch im Untersuchungsgebiet die Mehrzahl der Gebäude saniert und an vielen Stellen Neubauten entstanden.

Im Rahmenplangebiet verteilen sich die unsanierten Häuser in etwa gleichmäßig auf die fünf Quartiere. Besonders auffällig ist dabei der Gebäudekomplex der ehemaligen Polizeidirektion, bei welchem vor Beginn einer Sanierung zunächst zukünftige Nutzungsmöglichkeiten geprüft werden müssen.

	Bauzustand der Gebäude im Sanierungsgebiet Güterbahnhof - 2014											
Quartier	Neubau	voll saniert	in Sanierung	teilsaniert	unsaniert	Ruine	Gesamt					
094 "Ostseezeitung"	0	2	0	2	0	0	4					
095 "Lindenstraße"	5	6	0	3	1	0	15					
096 "Polizeidirektion"	7	31	0	1	2	0	41					
097 "Elektrizitätswerk"	1	13	0	2	2	3	21					
098 "Neue Bleicherstraße"	2	3	0	1	0	0	6					
Sanierungsgebiet Güterbahnhof	15	55	0	9	5	3	87					
in %	17,2	63,2	0,0	10,3	5,7	3,4	100,0					

Abb. 52: Tabelle des Gebäude-Bauzustandes (WIMES/RGS)

Bauzustand

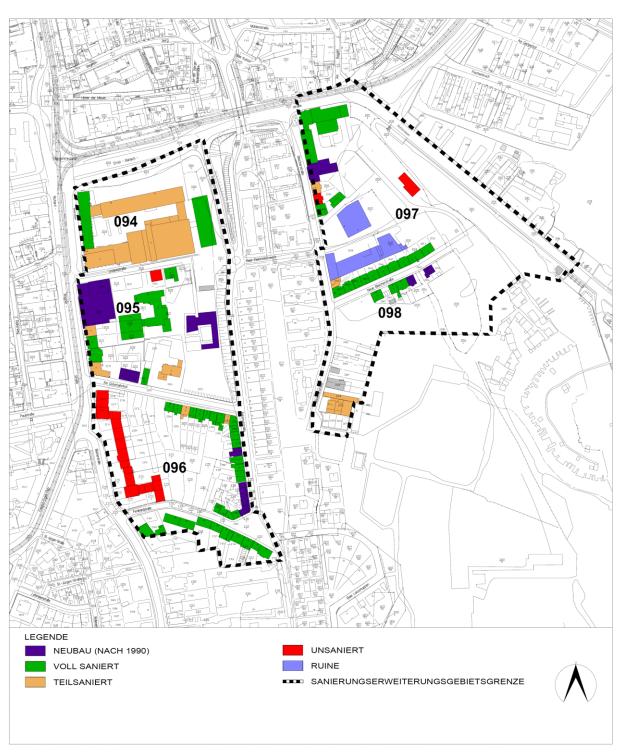


Abb.53: Karte "Analyse Bauzustand Hauptgebäude" (2014), (RGS)

Die meisten Defizite bei der Gebäudesanierung gibt es im Quartier 097. Hier befinden sich im mittleren Bereich des Quartiers noch mehrere, inzwischen ruinöse Industriebauten, die seit langer Zeit leer stehen. Entwicklungshemmnisse in diesem Quartier sind allerdings auch auf bisher fehlende Planungsziele zurückzuführen.

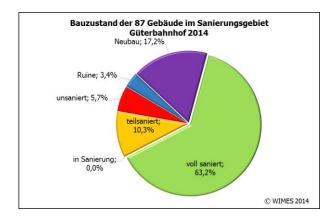


Abb. 54: Grafische Übersicht des Sanierungstandes der Hauptgebäude im Sanierungserweiterungsgebiet (WIMES/RGS)

 Noch ca. 9 % des Gebäudebestandes innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes sind in schlechtem Zustand. 3,4 % davon sind Ruinen und damit akut abrissgefährdet. Missstände Gebäude-Bestand

 Bauliche Lücken wirken sich nachteilig auf die Stadtraumstrukturen und das Nutzungsgefüge im Sanierungserweiterungsgebiet aus.

5.7 Nutzung

Das Rahmenplangebiet besitzt durch seine Randlage sowohl zur historischen Altstadt als auch zur Steintor-Vorstadt, aber auch durch Eigenentwicklungen eine vielfältige Nutzungsstruktur. Eigenprägungen für das Gebiet erzeugten in den vergangenen Jahrzehnten der Friedrich-Franz-Bahnhof, das städtische Elektrizitätswerk sowie das ebenfalls städtische Gaswerk. Obwohl keine dieser Nutzungen heute noch vorhanden ist, wirken sie nach.

Die Quartiere westlich des ehemaligen Bahnhofgeländes entstanden überwiegend als mit Kleingewerbe durchmischte Wohnquartiere im 19. Jahrhundert. Der Sonderstandort der Ostsee-Zeitung mit Büros und einer Großdruckerei ersetzte nach 1945 die vorherige monostrukturelle Nutzung des Stadttheaters.

5.7.1 Nutzungscharakteristik

Um die Nutzungscharakteristik der Rahmenplanquartiere beurteilen zu können, ist wiederum eine Einzelbetrachtung jedes Quartiers sinnvoll:

Nutzungscharakteristik

Nutzung

094 "Ostsee-Zeitung"

Der Baukomplex der Ostsee-Zeitung entstand auf der kriegszerstörten Fläche des ehemaligen Stadttheaters als reiner Büro- und Gewerbekomplex. Diese Nutzung ist trotz variierender Büronutzungen bis heute so erhalten. Die größten Flächenanteile nimmt die Druckerei der Ostsee-Zeitung ein, die sich im östlichen Bereich der Lindenstraße und entlang der Westseite der verlängerten Bahnhofstraße mit ihren geschlossenen Industriefassaden abweisend zum öffentlichen Stadtraum darstellt. Hier gibt es einen Konflikt zwischen dem anspruchsvoll zu gestaltenden öffentlichen Raum und der innenstadtuntypischen Großdruckerei. Die Gebäude zur Ernst-Barlach-Straße und zur Richard-Wagner-Straße sind reine Bürobauten. Neben der Nutzung durch die Redaktion der Ostsee-Zeitung sind in den Bürogebäuden mehrere andere Dienstleister ansässig, die zum Teil von der Nähe zur Zeitung bzw. zur Druckerei partizipieren.

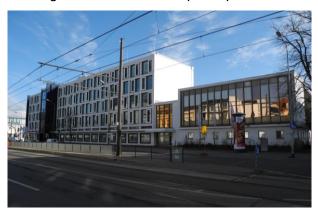


Abb. 55: Bürohaus der Ostsee-Zeitung an der Ecke Richard-Wagner-Straße/Ernst-Barlach-Straße (Foto: RGS)

Quartier 095 "Lindenstraße"

Das Quartier besitzt schon aus seiner Historie heraus eine große Nutzungsvielfalt. In den schon immer kleinteilig geprägten Häuserzeilen ent-

lang der Richard-Wagner-Straße und rudimentär auch noch in der Lindenstraße finden sich neben Wohnnutzungen Büro-, Gastronomie- und Vereinsnutzungen. Sonderbauten der Nachkriegszeit sind der Rostocker Bundesbank an der Ecke Richard-Wagner-Straße/Lindenstraße und das Eichamt in der Straße Am Güterbahnhof. Beide Nutzungen schotten sich zum öffentlichen Raum ab und beeinträchtigen damit die Attraktivität des Stadtraumes. Sonderbauten mit sozialen Nutzungen sind die Jenaplanschule im Mittelbereich des Quartiers und der Neubau des JAZ an der oberen Böschungskante im Ostteil des Quartiers. Die Schule ist attraktiv und voll belegt. Das sanierte Gebäude und die Schulfreiflächen sind inzwischen zu klein, und es gibt den Wunsch nach baulicher Erweiterung. Das JAZ ist neu gebaut, integriert sich mit seinen schallschluckenden Gebäudeteilen gut ins Umfeld und ist ein aktiver Teil der alternativen Kulturlandschaft der Hansestadt Rostock. Die Quartierbereiche, auf denen Schule und JAZ stehen, wiesen schon im 19. Jahrhundert, bevor man die Schulgebäude errichtete, mit einer Exerzierhalle und einem Exerzierplatz großflächige monostrukturelle Nutzungen auf.

Nicht gebietsprägend ist eine Gaststätte in der Richard-Wagner-Straße 6 a. Jedoch ist sie eine der wenigen Nutzungsarten im Rahmenplangebiet, welche direkt den Bewohnern der umliegenden Quartiere zugute kommt.

Quartier 096 "Polizeidirektion"

Ursprünglich war das Quartier baulich einheitlich kleinteilig geprägt und zeichnete sich durch eine Mischung aus Wohnnutzung und Kleingewerbe aus. Diese Nutzungsmischung hat sich im östlichen Bereich des Quartiers zur Bahnhofstraße und auch auf der Südseite der Ferdinandstraße bis heute erhalten. In den 1950er-Jahren errichtete man auf kriegszerstörten Flächen mit dem Polizeipräsidium einen maßstabssprengenden Bürokomplex mit umfangreichen, fast den gesamten Innenbereich des Quartiers einnehmenden Nebengebäuden (Garagen, Heizhaus, Abstellräume). Dadurch drängte man die bauhistorisch erhaltene östliche Quartierhälfte in eine "Hinterhofsituation". Im Jahr 2015 ist der Gebäudekomplex durch das Land freigezogen worden und steht nun leer. Ergänzend gibt es an der Ferdinandstraße mehrere Arztpraxen, die der Versorgung des Gebietes dienen. Die zukünftige Nutzung des Bürokomplexes ist noch unklar. Im Innenhof sind inzwischen viele Nebengebäude abgebrochen worden. Die Flächen sind leer und werden provisorisch zum Parken genutzt.

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

Hier fand in den letzten Jahren auf den ursprünglich industriell geprägten Grundstücken ein Nutzungswandel statt. In den Gebäuden des ehemaligen Elektrizitätswerkes hat sich ein Altenheim angesiedelt. Die quartierinternen ehemaligen Industrieflächen liegen bis heute ohne Nutzungen brach und sind durch großflächig versiegelte Flächen bzw. durch stark ruinöse Industriebauten geprägt. Dieser Zustand prägt das Umfeld sehr negativ.



Abb. 56: ruinöse Industriebauten im Innenhof Quartier 097 "Bleicherstraße" (Foto: RGS)

Entlang der Bleicherstraße und der Nordseite der Neuen Bleicherstraße haben sich in den inzwischen überwiegend sanierten Gründerzeit-Wohnhäusern das Wohnen und kleinteilige Büro- und Gewerbenutzungen verfestigt.

Quartier 098 "Neue Bleicherstraße"

In der überwiegend gründerzeitlichen Straßenrandbebauung der Südseite der "Neuen Bleicherstraße" finden sich genauso wie auf der Straßennordseite Wohnnutzung und kleinteilige Büro- und Gewerbenutzungen. Alle innerhalb des Sanierungsgebietes liegenden Flächen des ehemaligen Gaswerkes sind beräumt und begrünt. Die riesigen leeren und ungenutzten Flächen des altlastensanierten ehemaligen Gaswerksgeländes wirken bedrückend auf das urbane Wohnumfeld.

Die in ihrer historisch gewachsenen kleinteiligen Grundstücksstruktur seit der Mitte des 19. Jahrhunderts erhaltenen Flurstücke am südlichen Ende der "Bleicherstraße" sind seit den Kriegszerstörungen des II. Weltkrieges weitgehend unbebaut. Hier befinden sich bis auf ein erhaltenes Wohnhaus lediglich alte Garagenkomplexe, alle in sehr schlechtem Bauzustand. Das Gelände vermittelt einen ungeordneten Eindruck.

5.7.2 Nutzungsverteilung

Schaut man sich die Karte der Nutzungsverteilung an, kristallisieren sich Bereiche mit einheitlichen Nutzungsarten heraus:

Nutzungsverteilung

Gewerbliche Nutzungen, Büronutzungen und öffentliche Verwaltung konzentrieren sich im Nordwesten und Westen des Rahmenplangebietes entlang der Ernst-Barlach-Straße, an der Blücherstraße und in der Lindenstraße.

Schulnutzung und kulturelle Nutzung gliedern sich direkt in diese Bereiche ein und sind südlich der Lindenstraße zu finden.

Soziale Nutzung konzentriert sich als Altenheim an der Nordspitze des Rahmenplangebietes an der Ecke Ernst-Barlach-Straße/Bleicherstraße.

Für das Wohnen gibt es drei Verdichtungsbereiche in den bauhistorisch erhaltenen Stadtstrukturen

- an der Ecke Richard-Wagner-Straße/Am Güterbahnhof,
- in der gesamten Osthälfte des Quartiers 096 entlang der Straßen Am Güterbahnhof, Bahnhofstraße und beidseitig der Ferdinandstraße,
- beidseitig der Neuen Bleicherstraße.

Geschäftshäuser mit wesentlichem Nutzungsanteil in einem Haus sind nicht gebietstypisch. Einzelhandel ist ebenfalls nicht gebietstypisch und im Rahmenplangebiet nicht vorhanden.

Nahversorger und weitere der Versorgung des Gebietes dienende Einzelhandelseinrichtungen fehlen vollständig. Der übliche Einzugsbereich eines Nahversorgers beträgt etwa 500 Meter.

Die nächsten Einkaufsmärkte in einer maximalen Entfernung von 1.000 Metern sind:

- am nördlichen Ende der Grubenstraße (in etwa 800 Metern Entfernung),
- in der Steintor-Vorstadt in der Hermannstraße (ebenfalls in ca. 800 Metern Entfernung),
- in der Herweghstraße (in etwa 1.000 m Entfernung) sowie
- auf der Holzhalbinsel (in etwa 1.000 m Entfernung).

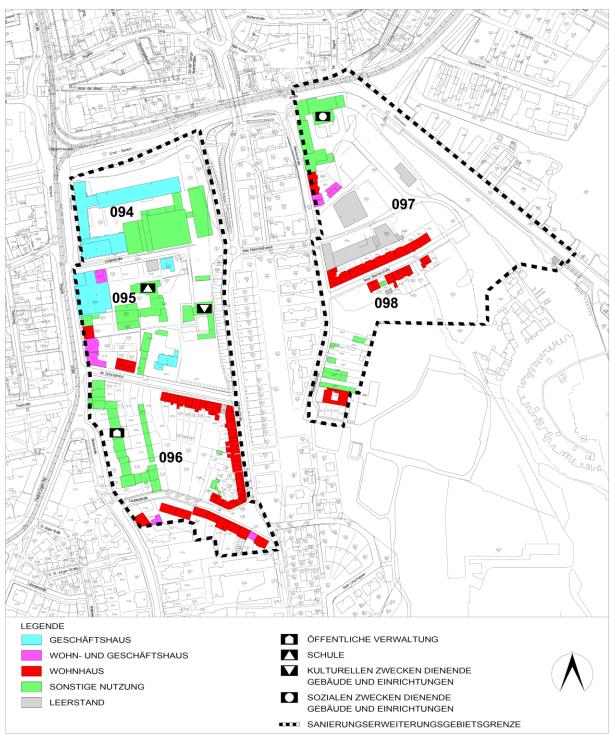


Abb. 57: Karte "Analyse der Nutzungsverteilung" (RGS)

5.7.3 Wohnnutzung und Bevölkerungsentwicklung

Wohnnutzung hat es im Rahmenplangebiet seit der baulichen Ausformung der Quartiere immer gegeben. Einen Entwicklungsschub haben zweifelsfrei die Entwidmung der Bahnflächen und die Umnutzung des ehemaligen Güterbahnhofsareals zu einem Wohngebiet geleistet. Seitdem hat sich auch in den benachbarten Quartieren des Rahmenplangebietes die Wohnnutzung stabilisiert. Der Zuwachs an Bewohnern ergab sich vor allem durch Lückenschließungen im Bereich der historischen Häuserzeilen, wie

- das Doppelhaus Am Güterbahnhof 21,
- Bahnhofstraße 1, 1 a, 2, 2 a, 2 b und 7 sowie
- Neue Bleicherstraße 15 und 16.

59 von insgesamt 87 Gebäuden sind reine Wohnhäuser. Das sind fast 70 % aller Gebäude im Planungsgebiet mit 338 Wohnungen.

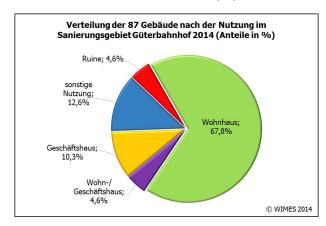


Abb. 58: Verteilung der Gebäude nach der Nutzung WIMES)

Damit ist festzuhalten, dass das Wohnen inzwischen die stabilste Nutzungsart im Rahmenplangebiet ist und den Charakter des Areals prägt.

Das Rahmenplangebiet fügt sich mit dieser Nutzungsprägung auf das Wohnen nahtlos in sein weiteres Umfeld zur Steintor-Vorstadt bzw. zur Östlichen Altstadt ein.

Da keine Langzeitstatistik vorliegt, können nur die zeitnahen Entwicklungstrends im Untersuchungsareal bzw. in der Innenstadt betrachtet und beurteilt werden.

Bevölkerungsentwicklung

Wohnnutzung

Bevölkerungsentwickl	Entwicklung					
	2009	2012	2013	2014	absolut	in %
Kinder bis unter 6 Jahre	30	32	33	40	10	33,3
Kinder 6 bis unter 15 Jahre	32	39	42	48	16	50,0
Jugendliche 15 bis unter 25 Jahre	62	66	70	64	2	3,2
Haupterwerbsalter 25 bis unter 65 Jahre	340	365	387	389	49	14,4
Senioren ab 65 Jahren	51	48	50	124	73	143,1
Einwohnerzahl gesamt	515	550	582	665	150	29,1

Abb. 59: Tabelle der Bevölkerungsentwicklung im Rahmenplangebiet (WIMES)

Im Jahr 2013 wohnten 582 Personen in den fünf Quartieren. 66 % davon waren im Haupterwerbsalter zwischen 25 und 65 Jahren. Der Anteil der Kinder lag bei 13 % und damit erfreulich höher als der Anteil der Senioren

mit knapp 9 %. Offensichtlich hat es in den vergangenen Jahren einen Zuzug von jungen Familien in das Gebiet gegeben.

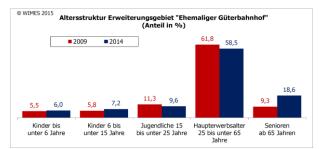


Abb. 60: Altersstruktur Wohnbevölkerung in % 2009/2014 (WIMES)

Gegenüber 2012 hat es einen leichten Zuzug von 32 Personen gegeben. Damit bestätigt sich auch im Rahmenplangebiet der Entwicklungstrend verstärkten Zuzugs in die Rostocker Innenstadt.

5.7.4 Leerstand

Von 87 Hauptgebäuden im Rahmenplangebiet stehen nur fünf leer.

Leerstand

Trotzdem geht von den stark ruinösen Gebäudekomplexen der ehemaligen Industrieanlagen entlang der Bleicherstraße bzw. angrenzend im Quartierinnenbereich auf den Grundstücken Bleicherstraße 6 - 8 eine sehr negative Wirkung auf das Umfeld aus, sodass benachbarte Grundstücke in ihrer Nutzungsqualität eingeschränkt sind.



Abb. 61: leer stehendes Gebäude Lindenstraße WIMES)

Die zwei leer stehenden kleinen Gebäude Am Güterbahnhof 2 und Lindenstraße 3 sind sanierungsbedürftig, aber in ihrer Bausubstanz nicht gefähr-

Am südlichen Ende der Bleicherstraße stehen auf kleinteiligen Grundstücken ungeordnet alte Garagenkomplexe, die überwiegend ungenutzt sind und sich in teilweise bedenklichem Bauzustand zeigen.

 Die Druckerei der Ostsee-Zeitung wirkt sich mit ihrer innenstadtfremden Nutzung negativ auf das städtische Umfeld aus.

Missstände Nutzung

- Schulgebäude und Schulhof der Jenaplanschule stoßen an Kapazitätsgrenzen.
- Das teilweise leer stehende Polizeipräsidium und seine ebenfalls überwiegend ungenutzten Nebengebäude im Innenhof wirken sich negativ auf das intakte benachbarte Wohnareal aus.
- Struktureller Leerstand im Innenbereich des Quartiers an der Bleicherstraße und ein weitgehend leer stehender Garagenkomplex am südlichen Ende der Bleicherstraße hemmen die Entwicklungsmöglichkeiten in den Quartieren.
- Große Rasen-Freiflächen ohne Nutzung auf dem ehemaligen Gaswerksgelände beeinträchtigen das Raumgefühl benachbarter kleinteiliger Wohnbebauungen.
- Ein Lebensmittelgeschäft in guter fußläufiger Entfernung zum Wohnstandort fehlt im Rahmenplangebiet.

5.8 Verkehr

Das Rahmenplangebiet grenzt unmittelbar an den Inneren Tangentenring der Stadt Rostock an, der das gesamte Verkehrsaufkommen des Quellund Zielverkehres der Innenstadt aufnimmt und über radial angeordnete Straßen in die Rostocker Stadtteile führt bzw. mit den Landesstraßen und Autobahnen des Umlandes verbunden ist, die dann wiederum den Äußeren Tangentenring um die Stadt Rostock bilden.

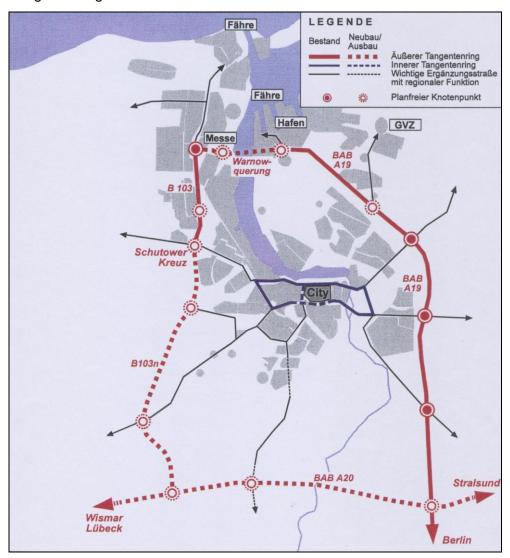


Abb. 62: Plan "Struktur Straßennetz Tangentenringe" (IGVK von 1998)

Sowohl der Innere als auch der Äußere Tangentenring sind inzwischen geschlossen ausgebaut.

Ausgelöst durch Planungserfordernisse in den angrenzenden Arealen auf dem ehemaligen innerstädtischen Güterbahnhof, am Glatten Aal, in der Östlichen Altstadt und im Petriviertel wurden seit 2005 mehrere Verkehrsuntersuchungen durchgeführt.

Seit 2014 ist in Vorbereitung der Sanierung der Ernst-Barlach-Straße eine weitere Verkehrsuntersuchung in Arbeit, welche auch die Anbindepunkte des Rahmenplangebietes an den inneren Tangentenring betrachtet.

Im Folgenden werden in der Zustandsbeschreibung zum Verkehr nicht nur der fließende und ruhende Motorisierte Individualverkehr (MIV), sondern auch der Radverkehr, der Fußgängerverkehr und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) betrachtet.

5.8.1 Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Rahmenplangebiet lässt sich in zwei Verkehrszellen jeweils westlich bzw. östlich des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes einteilen. Beide Verkehrszellen sind unterschiedlich in das innerstädtische Straßennetz eingebunden.

Fließender Verkehr

Westliche Verkehrszelle

Die drei Quartiere 094 "Ostsee-Zeitung", 095 "Lindenstraße" und 096 "Polizeidirektion" grenzen westlich an die innerstädtische Hauptverkehrsstraße Richard-Wagner-Straße und an die Sammelstraße Blücherstraße an. Beide Straßen dienen primär der Erschließung der Steintor-Vorstadt.

Die von diesen beiden übergeordneten Straßen abzweigenden Anliegerstraßen Lindenstraße, Am Güterbahnhof und Ferdinandstraße erschließen diese drei Quartiere. An die Ferdinandstraße angehängt ist zusätzlich die außerhalb des Rahmenplangebietes liegende neu errichtete Straße Beim Lokschuppen. Diese als Sackgasse ausgebildete Anliegerstraße ist als Mischverkehrsfläche ein verkehrsberuhigter Bereich und dient lediglich der Erschließung der unteren kleinen Einfamilienhaussiedlung innerhalb des neuen Wohngebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal.

Im Norden grenzt diese westliche Verkehrszelle an die ebenfalls als innerstädtische Hauptverkehrsstraße definierte Ernst-Barlach-Straße, die ein Teilabschnitt des inneren Tangentenringes ist. Teilweise erfolgt über die Ernst-Barlach-Straße auch die Erschließung des Quartiers 094.



Abb. 63: Blick über die Ernst-Barlach-Straße zum Baukomplex der Ostsee-Zeitung (Foto: RGS)

Westliche Verkehrszelle

Am Ostrand der drei Quartiere fasst die Bahnhofstraße als Sammelstraße die Anliegerstraßen Am Güterbahnhof und Ferdinandstraße wieder zusammen und führt den Verkehr sowohl auf die Ernst-Barlach-Straße als auch in die Grubenstraße. Der östlich an die Bahnhofstraße grenzende Teilbereich des Wohngebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände wird ebenfalls über die Bahnhofstraße erschlossen.

Gebietsfremde Verkehre liegen auf den Straßen Bahnhofstraße, Ferdinandstraße und Am Güterbahnhof. Dies sind in geringfügigem Maße Umfahrungsverkehre, also Schleichverkehre, die eigentlich auf die Steintor-Kreuzung gehören. Außerdem handelt es sich um Verkehre aus bzw. in die Östliche Altstadt und über die Grubenstraße nach Norden hinaus zur L 22/Am Strande. Letztere haben sich reduziert, seitdem im Jahr 2010 die neue Warnowstraße entlang des Petriviertels fertiggestellt worden ist und der Durchgangsverkehr in großen Teilen aus der Östlichen Altstadt herausgenommen werden konnte.

Verkehrsbelegungszahlen liegen für nachfolgende Straßen aus den Jahren 2013/2014 vor:

- Am Güterbahnhof/Einmündung R.-Wagner-Straße 3.200 Kfz/Tag und
- Ferdinandstraße 2.300 Kfz/Tag.

Verkehrsbelegungszahlen mit bis zu 400 Kfz in der Spitzenstunde sind für Anliegerstraßen ohne weiteres verträglich. Die Spitzenstundenbelastung an der Einmündung der Straße Am Güterbahnhof in die Richard-Wagner-Straße liegt damit mit 350 Kfz/h im zulässigen Bereich.

Die Lindenstraße, ebenfalls innerhalb der westlichen Verkehrszelle, ist eine Sackgasse, ohne dass es am östlichen Ende eine verkehrsgerechte Wendemöglichkeit für Pkw und Lkw gibt.

Östliche Verkehrszelle

Die zwei Quartiere 097 "Elektrizitätswerk" und 098 "Neue Bleicherstraße" bilden zusammen mit dem ehemaligen Gaswerksgelände die östliche Verkehrszelle und besitzen ausschließlich im Norden zur Ernst-Barlach-Straße eine Anbindung an das städtische Straßennetz. Die Anliegerstraßen Bleicherstraße und Neue Bleicherstraße dienen der Erschließung der beiden Quartiere im Rahmenplangebiet.

Zusätzlich wird das mit Mehrfamilienhäusern bebaute, westlich angrenzende neue Wohngebiet auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände teilweise über die Bleicherstraße erschlossen.

Beide Straßen sind Sackgassen und besitzen keine verkehrsgerechten Wendemöglichkeiten.

Die Verkehrsbelegungszahlen von 930 Kfz/Tag weisen im Jahr 2013 für die Bleicherstraße ein geringes Verkehrsaufkommen auf.

Zwischen den beiden Verkehrszellen gibt es seit Ende 2015 mit der Straße Beim Elektrizitätswerk angebunden über einen ebenfalls neu gebauten Östliche Verkehrszelle

Kreisverkehr in der Bahnhofstraße eine Verbindung zwischen den beiden Verkehrszellen für den fließenden Verkehr.

Alle gebietsinternen Straßen des Rahmenplangebietes, also Ferdinandstraße, die Straße Am Güterbahnhof und die Bahnhofstraße, sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Trotzdem wird insbesondere in der Ferdinandstraße, die steil bergab führt, zu schnell gefahren, so dass es vor dem Kindergarten an der Ecke zur Bahnhofstraße immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. Die Lindenstraße ist ebenfalls als Tempo-30-Zone ausgewiesen, allerdings mit dem Zusatz "Schulweg" und einer zeitlichen Begrenzung von Montag bis Freitag jeweils von 07:00 Uhr bis 17:30 Uhr.

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Bleicherstraße und Neue Bleicherstraße in der östlichen Verkehrszelle sind ebenfalls als Tempo-30-Zonen beschildert.

Alle fünf innerhalb des Rahmenplangebietes liegenden öffentlichen Straßen:

Sanierungsstand

- Lindenstraße,
- Am Güterbahnhof,
- Ferdinandstraße,
- Bleicherstraße,
- Neue Bleicherstraße

sind unsaniert. Sie weisen nicht regelkonforme Querschnitte auf, es fehlen oft die Gehwege, in den Straßen gibt es zumeist keine Bäume und die Straßenoberflächen sind defekt. Lediglich im Südabschnitt der Bleicherstraße ab Höhe Einmündung Neue Bleicherstraße sind auf der Seite zum neuen Wohngebiet auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände Gehweg und Längsparkertaschen schon neu gebaut worden.

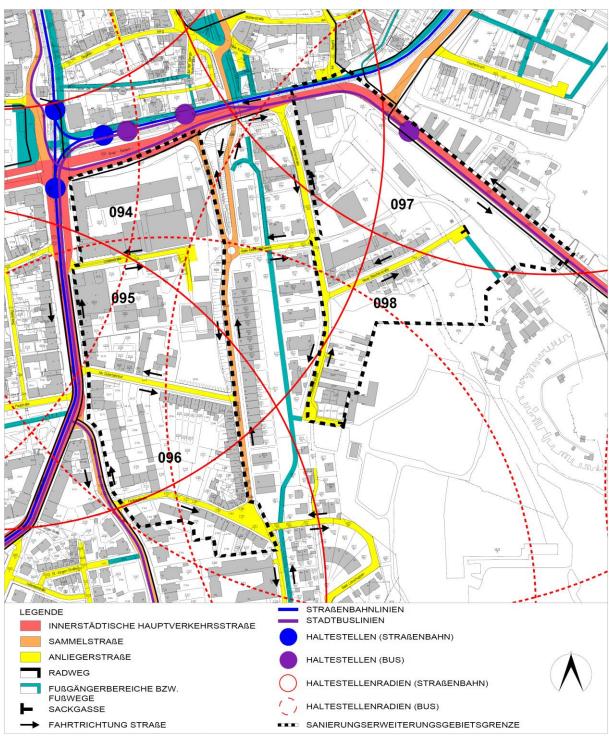


Abb. 64: Karte "Analyse fließender Verkehr; ÖPNV, Fuß- und Radverkehr" (RGS)

5.8.2 Ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Bei der Entwicklung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt Rostock ist zu berücksichtigen, dass der öffentliche Raum eine knappe Ressource ist. Parkraum wird von vielen verschiedenen potenziellen Nutzern nachgefragt. Betrachtet man den Straßenraum einer Straße allgemein, so kommen noch viele andere Nutzungsansprüche hinzu: Fußgänger, Radfahrer, Grüngestaltung, Straßenmobiliar oder Straßenbäume.

Der zur Verfügung stehende Raum ist aber gar nicht oder nur in sehr geringem Maße vergrößerbar. Eher werden momentan noch vorhandene Ausweichmöglichkeiten, z. B. auf noch unbebauten Grundstücken, wegfallen, so dass sich das Missverhältnis ohne grundsätzliche Planungsansätze noch verstärken wird.

Da es bisher im Rahmenplangebiet keine statistischen Erhebungen zum ruhenden Verkehr gab, ist Anfang 2015 eine Zählung der öffentlichen und der privaten Pkw-Stellplätze durchgeführt worden. Bei der Erhebung sind die Falschparker nicht mitgezählt worden. Aus der vorliegenden Statistik lässt sich gut ableiten, wie viele Stellplätze zurzeit geordnet im Areal vorhanden sind. Aus der Tatsache, dass an vielen Stellen zusätzlich Pkw verkehrswidrig abgestellt sind, kann man allerdings auch unschwer ableiten, dass der Parkdruck auf das Gebiet sehr groß ist.

Da die Stadt im Gebiet bisher keine Parkraumbewirtschaftung durchführt und auch kein Bewohnerparken eingerichtet ist, können auch gebietsfremde Pkw im Plangebiet parken. Statistisch kaum erfassbar ist, wie viele ortsfremde Tagespendler oder andere Gebietsfremde kostenfrei in den Gebietsstraßen parken. Allgemein bekannt ist aber, dass Autofahrer bei der Suche nach kostenfreien Parkplätzen in der Rostocker Innenstadt hohe Kreativität entwickeln und dann auch längere Wege vom und zum Auto als sonst üblich in Kauf nehmen.

Der Erfassungsraum für den ruhenden Verkehr überschreitet in seinen Randbereichen in der Richard-Wagner-Straße und in der Blücherstraße den Rahmenplanbereich bis zur gegenüberliegenden Straßenseite, weil Bewohner und Nutzer der Rahmenplanquartiere auf beiden Seiten dieser Straßen parken können.

Im Plangebiet gibt es geordnet zurzeit etwa **360 öffentliche Pkw-Stellplätze.**

Bei einer Betrachtung der einzelnen Straßenräume, ergibt sich eine sehr unterschiedliche Nutzungsdichte öffentlichen Parkens:

- In der Richard-Wagner-Straße und der Blücherstraße und im südlichen Abschnitt der Bleicherstraße kann trotz Zweirichtungsverkehr effektiv beidseitig geparkt werden.
- Die Ferdinandstraße ist als Einbahnstraße ausgewiesen und deshalb besteht auch in dieser Straße die Möglichkeit beidseitigen Parkens.
- Lindenstraße und die Straße Am Güterbahnhof sind durch Zweirichtungsverkehr ebenso wie die Neue Bleicherstraße und der nördliche

Ruhender Verkehr

Öffentliche Stellplätze

Abschnitt der Bahnhofstraße bereits stark mit fließendem Verkehr belegt und deshalb nur auf einer Seite zum Parken geeignet.

- Der mittlere und der südliche Abschnitt der Bahnhofstraße und der nördliche Abschnitt der Bleicherstraße können nur einseitig beparkt werden, da auf der jeweiligen Seite zum neuen Wohngebiet auf dem ehemaligen Güterbahnhof durch diverse Grundstücks- und Garagenzufahrten bzw. durch die Anordnung privater Stellplätze unmittelbar vor den Grundstücken öffentliches Parken nicht mehr möglich ist.
- Das nördliche Ende der Bahnhofstraße zur Ernst-Barlach-Straße ist wegen des Anlieferverkehrs zur Druckerei der Ostsee-Zeitung auch nur einseitig zu beparken.
- Weitgehend sich selbst ordnendes Parken findet am Ende der Neuen Bleicherstraße im Randbereich zum Bleichergraben statt.

Im Rahmenplangebiet befinden sich etwa 620 private Pkw-Stellplätze, verteilt auf 29 von insgesamt 83 Grundstücken. Damit gibt es lediglich auf 35 % aller Grundstücke Möglichkeiten zur Unterbringung von Pkw.

Private Stellplätze

Da der Charakter privaten Parkens in jedem der fünf Rahmenplanquartiere eine unterschiedliche Struktur aufweist, ist an dieser Stelle eine Einzelbetrachtung der Quartiere sinnvoll.

Quartier 094 "Ostsee-Zeitung"

Die knapp 150 ebenerdigen privaten Stellplätze bedienen ausschließlich den Bedarf der Arbeitspendler und Besucher des Medienkomplexes der Ostsee-Zeitung. Sie sind im Quartierinnenhof, auf der kompletten Länge der Nordseite der Lindenstraße und im privaten Grünraum an der Nordostecke des Quartiers untergebracht. Das Stellplatzangebot erscheint großzügig, ist aber für die Funktionsfähigkeit des Büro- und Gewerbestandortes der Ostsee-Zeitung zwingend erforderlich. Allerdings ist ein ebenerdiges, so umfangreiches Parken im Innenstadtbereich in unmittelbarer Nähe zu Bus und Straßenbahn eher untypisch und hat negative Auswirkungen auf das unmittelbare städtische Umfeld vor allem in der Lindenstraße.

Quartier 095 "Lindenstraße"

Im Quartier 095 "Lindenstraße" verteilen sich die etwas 106 privaten Pkw-Stellplätze auf sieben kleinere Anlagen im gesamten Quartier.

Entlang der Lindenstraße gibt es im Quartier ebenerdige Stellplätze auf den Grundstücken der Bundesbank Lindenstraße 6/7, der Jenaplanschule Lindenstraße 3 a und des JAZ Lindenstraße 3 b. Außerdem schiebt sich am Ende der Lindenstraße noch ein weiterer ebenerdiger Parkplatz der Ostsee-Zeitung quer vor das Ende der öffentlichen Straße.

Von der Straße Am Güterbahnhof erschließen sich drei Privatstellplatzanlagen auf den Höfen der Grundstücke Richard-Wagner-Straße 6 und 6 a sowie auf dem Grundstück des landeseigenen Eichamtes Am Güterbahnhof 23. Hier stehen auch zwei Garagenzeilen aus der Erbauungszeit des Gebäudekomplexes in den 50er-Jahren des 20. Jahrhunderts.

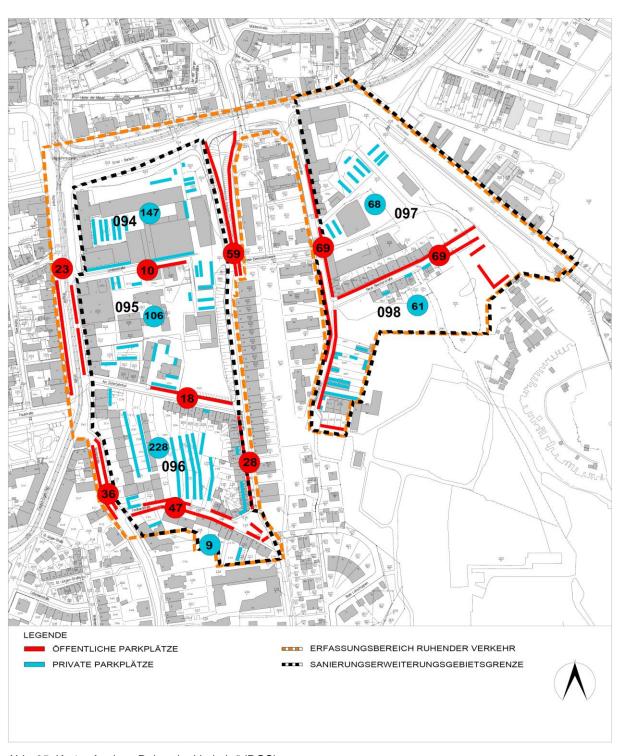


Abb. 65: Karte "Analyse Ruhender Verkehr" (RGS)

Quartier 096 "Polizeidirektion"

Die harten baulichen Kontraste innerhalb dieses Quartiers setzen sich auch bei der privaten Stellplatzsituation fort. Von den ca. 230 Parkplätzen befinden sich weniger als zehn Stück auf den kleinteiligen 28 Wohngrundstücken im bauhistorisch erhaltenen östlichen Quartiersbereich. Etwa 220 Stellplätze verteilen sich auf den großen und weitläufigen Hofflächen des Polizeipräsidiums und sind für Quartiersanlieger nicht nutzbar.

Insbesondere der völlig überdimensionierte und komplett versiegelte Parkplatz im Quartierinneren auf den landeseigenen Flächen des ehemaligen Heizwerkes prägt die Innenhofsituation stark und stellt einen großen Missstand dar.

Zwei kleine private Parkplätze gibt es auch auf der Südseite der Ferdinandstraße auf den Grundstücken Nr. 15 und 25.



Abb. 66: Parkplatz im Innenhofbereich des Quartiers 096 (Geodatenportal Hansestadt Rostock 2014 – geoport-hro.de)

In diesem Quartier gibt es aus dem bauhistorisch erhaltenen Gebäudebestand beidseitig der Ferdinandstraße, in der Bahnhofstraße und in der Straße Am Güterbahnhof einen Fehlbedarf von etwa 150 Anliegerparkplätzen, der zurzeit nur anteilig durch öffentliches Straßenparken kompensiert werden kann.

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

Die ca. 70 privaten Pkw-Stellplätze im Quartier befinden sich fast ausschließlich auf dem Grundstück der Seniorenresidenz, welche sich seit wenigen Jahren im ehemaligen Elektrizitätswerk befindet. Wenige provisorische Stellplätze sind dem Sportstudio auf dem Grundstück Bleicherstraße 5 zuzuordnen. Alle anderen Wohnhäuser entlang der Nordseite der Neuen Bleicherstraße und die übrigen Gründerzeithäuser in der Bleicherstraße verfügen nicht über private Stellplätze. Daraus ergibt sich in diesem Quartier ein Fehlbedarf von etwa 125 Anliegerparkplätzen.

Quartier 098 "Neue Bleicherstraße"

Die Anzahl von etwa 60 Stellplätzen täuscht über die real angespannte Situation im Quartier hinweg. Lediglich drei der sechs Wohnhäuser verfügen über eigene Pkw-Stellplätze. Auf den wild mit Nebengebäuden und Garagen bebauten Grundstücken am südlichen Ende der Bleicherstraße stehen

viele der alten Garagen leer und es ist kaum erkennbar, in welchen Gebäuden noch Nutzungen stattfinden.

Insgesamt stellt sich das Areal als deutlicher Missstand dar. Bedingt durch die Gründerzeithäuser auf der Südseite der Neuen Bleicherstraße und durch den an das Sanierungserweiterungsgebiet angrenzenden "Anglerund Freizeitverein Mühlendamm e. V." fehlen im Quartier etwa 55 Anliegerparkplätze, die wie in allen anderen Rahmenplanquartieren auch nur teilweise durch öffentliches Straßenparken ausgeglichen werden können.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Bereich des Rahmenplangebietes knapp 1.000 Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen, die aber sehr ungleichmäßig verteilt sind. Zwei sehr große private Anlagen mit zusammen etwa 370 Stellplätzen binden ca. 40 % der Stellplatzkapazitäten und sind ausschließlich Behörden oder Gewerbe- und Bürokomplexen vorbehalten.

Die kleinteiligen Wohnhäuser in den bauhistorisch geprägten Wohnarealen haben ein erhebliches Stellplatzdefizit.

5.8.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Rahmenplangebiet ist sehr gut durch den Nahverkehr erschlossen.

Die gesamte Rostocker Innenstadt profitierte in den letzten knapp 20 Jahren erheblich vom konsequenten Netzausbau der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG).

ÖPNV

Das Streckennetz und vor allem die Haltestellen im Stadtzentrum sind größtenteils erneuert worden und verfügen heute zumeist über einen guten barrierefreien Standard.

In der Richard-Wagner-Straße und in der Ernst-Barlach-Straße befinden sich Straßenbahnlinien. Alle Rostocker Straßenbahnlinien verkehren über den Umsteigeknoten am Steintor.

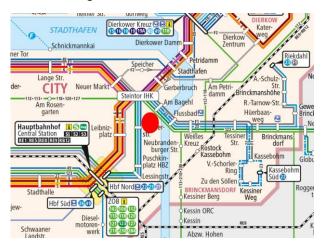


Abb. 67: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der RSAG (2015) (Roter Punkt – Rahmenplangebiet)

Dieser Umsteigeknoten wird auch von verschiedenen Buslinien angefahren, die auf der Richard-Wagner-Straße, der Blücherstraße und der Ernst-Barlach-Straße verkehren.

Die Einzugsradien der Haltestellen von Bus und Straßenbahn überdecken mit ihren Haltestellenradien zwischen 300 – 600 Metern je nach der Zuordnung zu den Verkehrsgebieten 1-3 das Rahmenplangebiet.

Erkennbar ist jedoch, dass das gesamte Areal optimal an den ÖPNV angebunden ist.

5.8.4 Fußgängerverkehr

Auch wenn es von einigen Nutzern kaum wahrgenommen wird, ist der Fußgängerverkehr in der Innenstadt die wichtigste und quantitativ stärkste Verkehrsart. Denn viele der ca. 600 Bewohninnen und Bewohner des Sanierungserweiterungsgebietes und der angrenzenden Bereiche erledigen ihre Wege zu Fuß.

Fußgänger

Systematische Daten zu Fußgängerbewegungen, die quantitative oder gar qualitative Aussagen ermöglichen würden, liegen im Plangebiet nicht vor.

Die Situation der Fußgänger im Rahmenplangebiet ist schwierig und unübersichtlich.

- Das Gehwegnetz ist lückenhaft und unterdimensioniert. Gehwege sind oft zu schmal oder fehlen völlig, wie auf der Nordseite der Lindenstraße, auf der Ostseite und im Mittelbereich der Bahnhofstraße oder abschnittsweise beidseitig in der Bleicherstraße. Auch unmittelbar angrenzend an das Rahmenplangebiet ist die Fußgängerverbindung nach Norden zur Östlichen Altstadt unter der Barlach-Brücke unterdimensioniert.
- Die Lindenstraße und die Neue Bleicherstraße enden für Fußgänger als Sackgassen, sodass wichtige West-Ost-Fußgängerquerverbindungen zwischen der Richard-Wagner Straße und dem Mühlendamm im Rahmenplangebiet nicht verfügbar sind.
- Sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Richard-Wagner-Straße, über die Ernst-Barlach-Straße und über den Mühlendamm sind nur in sehr großen Abständen vorhanden. An der Ecke Ferdinandstraße/Bahnhofstraße sind Fußgänger und insbesondere die Kinder des angrenzenden Kindergartens Bahnhofstraße 34 durch eine unübersichtliche Straßenführung und zu schnelles Fahren der Pkw gefährdet.
- Bis auf einen kleinen bereits erneuerten Bereich am Südende der Bleicherstraße sind alle Fußwege in schlechtem baulichem Zustand.
- Barrierefreiheit, nicht nur für Rollstuhlfahrer, sondern auch für Sehbehinderte und Blinde sowie hörgeschädigte und gehörlose Menschen gibt es bisher im Rahmenplangebiet nicht.
- Schließlich sei noch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung das vermehrte Einrichten von Ruhepunkten (Bänke!) im Wegenetz angesprochen. Hier gibt es ebenfalls noch erheblichen Nachholbedarf.

Konflikte mit illegalen Zuständen (z. B. Gehwegparken oder im Wege stehenden Mülltonnen) lassen sich nicht planerisch, sondern nur durch Ordnungsmaßnahmen lösen.

Der einzige schon gut und gefahrlos nutzbare Fußgängerbereich liegt mittig im neuen Wohngebiet auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände außerhalb des Rahmenplanareals.



Abb. 68: neu angelegter öffentlicher Grünzug im Wohngebiet auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal (Foto: RGS)

5.8.5 Fahrradverkehr

Der Radverkehr in Rostock verzeichnet in den letzten 1 ½ Jahrzehnten in Radverkehr Rostock mit einigen Schwankungen insgesamt eine zunehmende Tendenz. Damit trägt er gemeinsam mit dem ÖPNV und dem Fußgängerverkehr dazu bei, dass 2014 der Umweltverbund dieser drei Verkehrsarten 64,6 % am Gesamtverkehrsaufkommen in Rostock einnimmt.

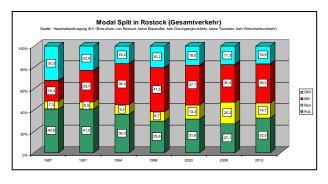


Abb. 69: Entwicklung des "modal split" zwischen 1987 und 2013 (Quelle: Haushaltsbefragungen

Die überwiegend flache Topografie, ein inzwischen in weiten Teilen der Stadt gut ausgebautes Radwegenetz und steigende Pkw-Kosten tun ihr Übriges dazu. Aufgrund des nahezu flächendeckend gebührenpflichtigen Parkraumes im Stadtzentrum werden kurze Wege zunehmend mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Ein Ausschnitt aus dem Radwegenetz der Hansestadt Rostock zeigt, dass mehrere übergeordnete Radwege das Planungsgebiet tangieren.

Die Fahrradrouten innerhalb der Innenstadt 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.

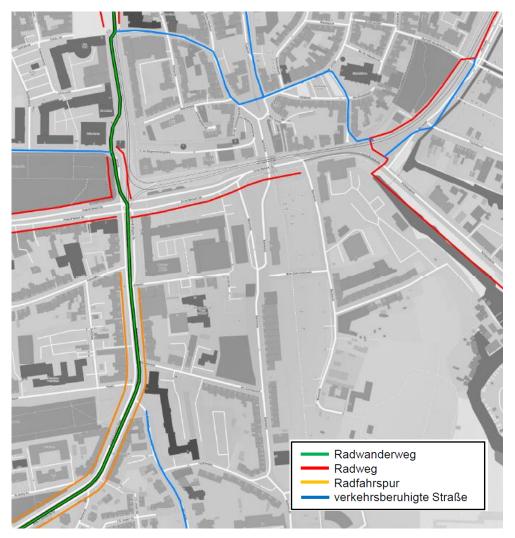


Abb. 70: Ausschnitt aus dem Radwegenetz der Hansestadt Rostock (Geoportal Hansestadt Rostock – geoport-hro.de)

Im Norden liegt auf der Ernst-Barlach-Straße ein wichtiger West-Ost-Radweg von der Innenstadt in Richtung Dierkow und Toitenwinkel bzw. über den Mühlendamm in Richtung Brinckmansdorf nach Osten. Dieser Radweg hat im Verlauf der Ernst-Barlach-Straße mehrere Schwachstellen, wie:

- Führung im Zweirichtungsverkehr nur auf der Südseite trotz einer extremen Engstelle vor dem "Schlösschen" des ehemaligen Elektrizitätswerkes,
- Konflikte mit den Fußgängern, die durch das starke Straßengefälle und daraus resultierende hohe Fahrgeschwindigkeiten noch verstärkt werden,
- gefährliche Querungsstellen auf Höhe der Straßeneinmündungen der Bleicherstraße und der Bahnhofstraße sowie

viel zu enge Aufstellmöglichkeiten an der Einmündung zur neuen Warnowstraße.

Von Dierkow/Toitenwinkel kommend, ist der Missstand noch größer, weil auf der Nordseite der Ernst-Barlach-Straße der zur Verfügung stehende Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Villen Ernst-Barlach-Straße 7 – 9 mit teilweise nur 1,20 Metern Breite extrem eng ist.

In der Richard-Wagner-Straße gibt es auf beiden Seiten einen Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn. Zwischen der Einmündung Lindenstraße und der Steintor-Kreuzung wird der Radfahrer dann allerdings auf den Gehweg geführt (Ostseite) bzw. fährt mit dem Pkw-Verkehr mit.

Eine weitere ausgewiesene Radroute zweigt von der Richard-Wagner-Straße in die Blücherstraße ab und führt über die Schwaaner Landstraße nach Süden aus der Stadt heraus.

Innerhalb des Rahmenplangebietes sind alle Straßen als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Radfahrer können hier zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr alle Straßen benutzen. Zusätzlich sind alle Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung befahrbar. Der zentrale Fußgängerbereich innerhalb des neuen Wohngebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhof ist ebenso wie der Gehweg im Süden dieses Wohngebietes in Richtung Talstraße für Radfahrer frei. Separate Radwege gibt es im Plangebiet nicht.

Eine Durchquerung des Gebietes von West nach Ost ohne ein Ausweichen auf das Hauptstraßennetz ist nicht möglich. Eine Durchquerung von Nord nach Süd ist prinzipiell machbar, bisher aber nicht genügend ausgebaut.

Radabstellanlagen bzw. Fahrradständer sind ebenfalls nicht vorhanden.

- Trotz der Ausweisung als Tempo-30-Zonen sind die Fahrgeschwindigkeiten im Plangebiet zu hoch.
- Gebietsfremder Durchgangsverkehr belastet vor allem die Ferdinandstraße, die Bahnhofstraße und die Straße Am Güterbahnhof.
- Fast alle Straßen im Rahmenplangebiet sind in schlechtem Bauzustand und die als Sackgassen ausgebildeten Straßen besitzen keine verkehrsgerechten Wendemöglichkeiten.
- Es fehlen Parkplätze für die Anwohner.
- Gebietsfremde Dauerparker blockieren vorhandene öffentliche Stellplätze.

Missstände Fließender Verkehr

Missstände Ruhender Verkehr

Das sichere Radwegenetz auf dem Hauptstraßennetz ist noch lückenhaft.

Missstände Radverkehr

- Gebietsquerungen von West nach Ost bzw. von Nord nach Süd für Radfahrer sind nicht vorhanden oder ungenügend ausgebaut.
- Fahrradabstellanlagen sind nicht vorhanden.
- Das Wegenetz für Fußgänger ist lückenhaft.
- Es fehlen Querverbindungen durch das Gebiet.
- Anbindungen an das Umfeld und die Gehwege sind in mangelhaftem baulichem Zustand und komplett nicht barrierefrei.
- Es fehlen in kürzeren Abständen sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die verkehrsintensiven Straßen des Hauptstraßennetzes im Randbereich des Plangebietes.

Missstände Fußgängerverkehr

5.9 Umweltsituation

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

- sehr enge Beziehungen zwischen Wohnen und Gewerbe,
- höchster Versiegelungsgrad,
- geringster Grünflächenanteil,
- höchste Verkehrsdichte und
- größte Energienutzungsdichte.

Der Umweltbeitrag kann für das Plangebiet nur die teilräumlich wesentlichen Umweltbelange aufzeigen, soweit sie auf der Ebene eines Rahmenplanes relevant für die Umsetzung sind.

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

5.9.1 **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 der Historischen Altstadt erfolgte Industrieentwicklung führte zu einer permanent fortschreitenden Überbauung des Warnowufers. Nach dem II. 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 nach 1990 sich ändernde wirtschaftliche Entwicklung unter anderen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und neue Planungsabsichten bargen die Gefahr weiterer Defizite in der Umweltqualität, wie enormer Flächenverbrauch, hohe Verkehrsbelastungen und Errichtung luftschadstoffemittierender Anlagen im Stadtgebiet.

Gleichzeitig erlangten Umweltschutz und Ökologie, kombiniert mit stabilen demokratischen Strukturen, eine größere 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 sowie
- fehlende Grünverbindungen und ein 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 Verkehrsstraßen, wie Goethestraße, Schröderplatz, Grubenstraße, Lübecker Straße, Ernst-Barlach-Straße, Steinstraße oder die Straße Am Strande, darstellten.

Die Qualität der Unterwarnow, an deren südlichem 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 nur grob gereinigt in die Unterwarnow geleitet wurde.

Um die Stadt Rostock mit Trinkwasser zu versorgen, musste Oberflächenwasser aus der Oberwarnow entnommen und im Wasserwerk in der Talstraße aufbereitet werden.

Die unmittelbar östlich des Stadtzentrums ausgewiesenen Trinkwasserschutzzonen I bis III für das Wasserwerk dienten und dienen 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 Faktoren, wie der Verpackungs- und Materialverbund, hinzu. Erste Sammelbehälter für Glas und Papier erschienen im Straßenbild.

Zur Verbesserung der Umweltqualität im Stadtzentrum von Rostock ist in den letzten Jahren viel getan worden. Neue Planungsinstrumente der Umweltvorsorge (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.

5.9.2 Lärm, Lufthygiene, Stadtklima

Die Lärmimmissionssituation im Rahmenplangebiet wird durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr geprägt. Andere Lärmquellen, wie Gewerbe, Industrie und Sporteinrichtungen, leisten hierzu nur geringe Beiträge.

Im zwischen 2012 und 2014 erstellten Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Rostock wurden Lärmkarten erstellt, anhand derer sich die Lärmbelastungssituation im Plangebiet gut ablesen lässt.

Aufgrund der historischen Stadtstruktur tangieren stark verkehrsbelastete Straßen das Rahmenplangebiet. Sie bilden Lärmbrennpunkte.

In der Blücherstraße werden durch den Straßenverkehr bereits gesundheitsrelevante Lärmpegel von 65/55 dB(A) tags/nachts überschritten. Lärmpegelüberschreitungen von mehr als 70 dB(A) am Tag und von mehr als 60 dB(A) bei Nacht treten an der Ernst-Barlach-Straße und der Richard-Wagner-Straße (Straßenbahn) sowie auf dem Mühlendamm (Straßenverkehr) auf.

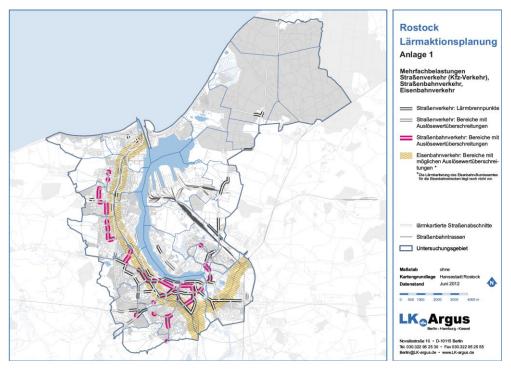


Abb. 71: Karte Mehrfachbelastungen (Lärmaktionsplan Hansestadt Rostock, Datenstand 2012)

Zusätzlich sind auch die möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch hochtonales Kurvenquietschen der Straßenbahn und durch Schienenverkehr auf den Trassen der DB Netz AG (südlich der Quartiere) zu beachten.

Neben den Beeinträchtigungen im Zuge des Straßen- und Straßenbahnverkehres treten aktuell auch Lärmbeeinträchtigungen durch die Nutzung des Veranstaltungsortes JAZ auf. Hier liegen Beschwerden aus der benachbarten Wohnbebauung, die allerdings überwiegend später als das JAZ entstanden, vor. Die Anwohner fühlen sich in der Nacht, selbst bei geschlossenem Fenster, beeinträchtigt.

In ähnlicher Weise trifft dies auch für die Plangebiete in den Straßen Am Güterbahnhof, Ferdinandstraße und Bahnhofstraße zu - hier werden die Durchgangsverkehre von den Bewohnern als zu laut empfunden.

Weitere Lärmrelevanz hat im Rahmenplangebiet die Wahl der Fahrbahnoberfläche bei anstehenden Fahrbahnsanierungen. Die Wahlmöglichkeiten liegen hierbei zwischen Natursteinpflaster auf der einen und Asphalt auf der anderen Seite. In Abstimmung mit dem Tief- und Hafenbauamt, dem Amt für Kultur und Denkmalpflege und dem Sanierungsträger wurden im

Arbeitskreis "Lärmminderungsplanung" unter Federführung des Amtes für Umweltschutz der Hansestadt Rostock zwischen 2003 und 2004 "Planungsempfehlungen zum Einsatz von Pflasterbelägen" erstellt, welche seitdem als Entscheidungs- und Abwägungshilfe dienen und zu einer Objektivierung der Diskussion beigetragen haben.

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.

Lufthygiene **Stadtklima**

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, NO₂) und lungengängiger Feinstaub, einschließlich Rußpartikel (PM₁₀), an den Belastungsschwerpunkten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) 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.

Beurteilungsgrundlage für notwendige Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung ist der "Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Hansestadt Rostock", der im Jahr 2008 erstmals vom Landesministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus herausgegeben worden ist und seitdem kontinuierlich fortgeschrieben wird.

Modellierungsergebnisse der Rasterimmissionsanalyse des LUNG aus dem Jahr 2006 zeigen für Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) folgende Situation für die einzelnen Quartiere:

Quartier	PM ₁₀	NO ₂
	Modell 2006	Modell 2006
094	22,8	21,5
095	22,2	20,0
096	22,0	19,2
097	22,5	20,6
098	21,9	18,6

Abb. 72: Modellierungsergebnisse der Rasterimmissionsanalyse des LUNG 2006 (Tabelle Umweltamt Rostock)

Damit wird für beide verkehrsbedingten Schadstoffe der Grenzwert von jeweils 40µg/m³ deutlich unterschritten. Für das Rahmenplangebiet ist damit festzustellen, dass es keine unzulässigen Luftschadstoffüberschreitungen gibt.

Trotzdem wird, wie auch beim Lärm, der vor allem gebietsfremde Motorisierte Individualverkehr (MIV) von den betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern als Belastung empfunden.

Die Gestaltung einer stadtklimatisch gesunden Aufenthalts- und Wohnqualität erfordert erhöhte Aufmerksamkeit. Eine hohe Bodenversiegelung und wenig Großgrün, vor allem in den Quartierinnenhöfen, einschließlich straßenbegleitender Bäume, erzeugen besondere klimatische Verhältnisse. Das Innenstadtklimatop ist gekennzeichnet durch starke Aufheizung am Tage, mäßige nächtliche Abkühlung (Wärmeinsel), geringe Luftfeuchtigkeit und vergleichsweise hohe Schadstoffbelastung.

Positiv ausgleichend für ein gutes und gesünderes Stadtklima wirkt vor allem im östlichen Bereich des Rahmenplangebietes die unmittelbare Nähe zum unverbauten Landschaftsraum der Oberwarnow mit seinem großflächigen Grün- und Bruchwaldbereichen.

Stadtklimatope besitzen eine sehr hohe planerische Bedeutung für die Entwicklung des innerstädtischen Klimas. Dabei geht die Wirksamkeit eines Klimabiotops über die Raumeinheit hinaus, insbesondere dann, wenn Austausch- und Transportvorgänge durch Frischluftbahnen wirksam werden.

Das Sanierungserweiterungsgebiet selbst hat keine Bedeutung für Austausch- und Belüftungsverhältnisse durch Frischluftbahnen. Aufgrund der Nähe zur Oberwarnow sowie durch den Bleichergraben sammelt sich im östlichen Teil des Quartiers 098 "Neue Bleicherstraße" kalte Luft, die nicht abtransportiert wird. Die lokalklimatischen Verhältnisse weisen für diese warnownahen Flächen den Klimatopcharakter "Gartenstadt-Klimatop" aus.

Dieses im Übergangsbereich zwischen Freilandklima und dem Klima bebauter Flächen einzuordnende Klimatop wird durch die Flächennutzung und die Oberflächenstruktur geprägt.

Es überwiegt im konkreten Fall der Einfluss des unbebauten Geländes. Prägend sind die durch Kaltluftbildung und Kaltluftstau deutlich niedrigeren Temperaturen gegenüber dem umgebenden Siedlungsbereich.

In den Quartieren 095 "Lindenstraße", 096 "Polizeidirektion" und 097 "Elektrizitätswerk" und im westlichen Bereich des Gebietes 098 "Neue Bleicherstraße" hat sich der Klimatoptyp "Stadtrand-Klimatop" ausgebildet. Die hier herrschende Versiegelung übernimmt bereits Einfluss auf Temperatur, Feuchte und Wind. Der Reliefunterschied in den westlichen Quartieren ist mikroklimatisch wirksam. Die Kuppenlage der westlichen Quartierbereiche weist einen stärker ausgeprägten Tagesgang der Lufttemperatur auf.

Das Quartier 094 "Ostsee-Zeitung" ist dem "Gewerbeflächen-Klimatop" zuzuordnen. Lokalklimatische Ausgleichsleistungen werden auf dieser Fläche nicht erbracht, die Klimaelemente sind stark anthropogen beeinflusst. Aufgrund des hohen Versiegelungsrades und der geringen Vegetation besteht eine Neigung zur Ausbildung eines Wärmeinseleffektes. Von Norden und Westen wirken Luftschadstoffe aufgrund verkehrsbedingter Emissionen von der Ernst-Barlach-Straße sowie der Richard-Wagner-Straße auf das Gebiet ein.

Bei Windereignissen der Stärke 3 Beaufort aus Richtung Nordwest kommt es insbesondere an den Nordostkanten des Schifffahrtsmuseums, dem Gebäude der Ostsee-Zeitung (OZ) sowie zwischen Richard-Wagner-Straße und OZ zu einer Windverstärkung bis zur doppelten Geschwindigkeit.

5.9.3 Boden und Altlasten

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 und Ablagerung technogener Substrate, gekennzeichnet.

Größere unversiegelte Bereiche finden sich im Rahmenplangebiet vor allem im Bereich der öffentlichen Grünanlagen und entlang des Landschaftsraumes der Oberwarnow.

Versiegelung

Die Karte "Analyse Stadtgrün" im Abschnitt 5.5 zeigt aber auch deutlich, dass die Innenbereiche der Quartiere 094 "Ostsee-Zeitung", 095 "Lindenstraße", 096 "Polizeidirektion" und 097 "Elektrizitätswerk" einen viel zu hohen Versiegelungsgrad aufweisen. Dieser ist überwiegend auf teils ungestaltete bzw. ungeordnete Pkw-Stellplatzflächen bzw. auf alte, nicht mehr genutzte Industrieflächen zurückzuführen.

Die Hansestadt Rostock führt systematisch ein Kataster der Altlastenverdachtsflächen. Grundlage bei der Erstellung dieses Katasters Anfang der 90er-Jahre eine grundstücksgenaue historische Nutzungsrecherche.

Altlasten

Bodenbelastungen und daraus resultierende Altlastenverdachtsflächen spielen im Rahmenplangebiet eine wichtige Rolle. Wie der nachfolgenden quartierweisen Auflistung zu entnehmen ist, handelt es sich bei den Standorten in den meisten Fällen um Belastungen, die bei einem entsprechend begleiteten Aushub und bei Lagerung desselben gemäß Abfallrecht eine Bebauung oder sonstige Nutzung zulassen.

Wichtige Altlastenverdachtsflächen sind in der Karte "Wesentliche Missstände" im Abschnitt 6 des Rahmenplanes dargestellt.

Quartier 094 "Ostsee-Zeitung"

Eventuell resultieren aus der innerstädtischen Geländeaufschüttung lokale Bodenbelastungen, die im Zusammenhang mit Tiefbaumaßnahmen nach abfallrechtlichen Bestimmungen zu behandeln sind.

Quartier 095 "Lindenstraße"

Altlastenverdachtsfläche AS1214.00:

Diese Altlastenverdachtsfläche liegt unmittelbar östlich des Schulgebäudes der Jenaplanschule unter der befestigten Schulhoffläche. Es besteht die Möglichkeit, dass hier ab 1949 eine chemische Reinigung/Färberei betrieben wurde. Hinweise dazu gibt es in alten Adressbüchern.

Es ist allerdings bisher unklar, ob an dieser Stelle tatsächlich ein Gewerbe ausgeübt worden ist oder es sich nur um eine Wohnadresse gehandelt hat.

Aus fachlicher Sicht besteht zu dieser Altlastenverdachtsfläche derzeit kein Handlungsbedarf.

Quartier 096 "Polizeidirektion"

Altlastenverdachtsfläche AS2458.00, Garagenhof BdVP:

Inwieweit nutzungs- bzw. aufschüttungsbedingte lokale Bodenbelastungen vorliegen, ist nicht bekannt. Bei einer sensiblen Umnutzung des Areals sind eventuell weitere Maßnahmen erforderlich.

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

Altlastenverdachtsfläche AS0595.00, ehemaliger VEB Ostseetrans:

Lokale Bodenbelastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), polyzyklischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und aromatischen Kohlenwasserstoffen (BETX) sind nachgewiesen. Der Nachweis über einen ehemaligen Tankstellenstandort ist noch nicht abschließend geführt.

Altlastenverdachtsfläche AA0222.0, ehemaliger verfüllter Schnellgraben

Im vor etwa 90 Jahren verfüllten Schnellgraben ist mit hohen Belastungen im Sediment bzw. im Grundwasser infolge des Austragens von Schadstoffen aus dem ehemaligen Gaswerksgelände zu rechnen.

Quartier 098 "Neue Bleicherstraße"

- Altlastenverdachtsfläche AA0222.0, ehemaliger verfüllter Schnellgraben, Informationen siehe Quartier 097.
- Altlastenfläche ÜG0142.00, FB II, Flur 5, Flurstücke 2054/4 und 2054/5:

Auf dem Grundstück am südlichen Ende der Neuen Bleicherstraße wurden Teerreste und Schlacken aus dem Gaswerk verbracht. Demzufolge ist eine Belastungssituation mit Cyaniden und PAK eingetreten. Das Grundstück ist teilweise nur mit zusätzlichen Maßnahmen (Bodenaustausch) im nördlichen Teil für eine Wohnbebauung geeignet. Der südliche Teil ist für Wohnnutzung ungeeignet. Eine gewerbliche Nutzung eines südlichen Teilbereiches ist ggf. nach weiteren Maßnahmen (z.B. Versiegelung) möglich.

Im März 2015 erfolgten auf dem Gelände Sanierungsmaßnahmen. Für eine genaue Einschätzung der Nutzungsfähigkeit und der Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen sind die Dokumentationen zu diesen Maßnahmen zu prüfen.

Altlastenfläche ÜG212.00, FB, Flur 5, Teilbereiche des Flurstückes 2079/8:

In früheren Gutachten sind Belastungen im nordwestlichen Bereich mit PAK festgestellt worden. Untersuchungen ergaben Schadstoffbelastungen sowohl in dem ehemals als Kinderspielplatz als auch in dem ehemals kleingärtnerisch genutzten Bereich. Beide Flächen wurden inzwischen mit nicht kontaminiertem Boden abgedeckt. In Abhängigkeit von der Dokumentation dieser Maßnahmen ist eventuell über weitere Erfordernisse zur Herstellung einer Nutzungsfähigkeit zu entscheiden.

• Altlastenfläche AS0517.00, ehem. Gaswerk Bleicherstraße:

Die Sanierungsarbeiten auf dem ehemaligen Gaswerksgelände werden durch die Stadtwerke Rostock AG durchgeführt und sind zurzeit noch nicht abgeschlossen. Die Altlast wird dauerhaft gesichert und das Gelände kann deshalb auf absehbare zeit nicht betreten werden.

5.9.4 Wasser und Hochwasser

Die beiden östlichen Quartiere des Rahmenplangebietes liegen innerhalb **Trinkwasser** des Trinkwasserschutzgebietes "Warnow".

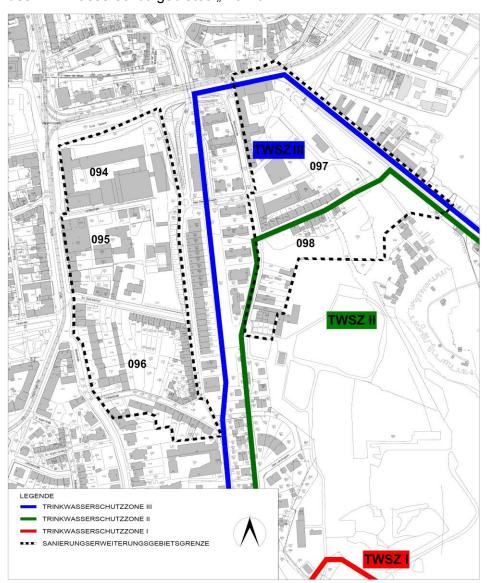


Abb. 73: Karte der Trinkwasserschutzzonen innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes "Warnow" (RGS)

Rostock versorgt sich aus dem Oberflächenwasser der Warnow mit Trinkwasser, und die Entnahme erfolgt in unmittelbarer Nähe zum Planungsbereich auf Höhe Talstraße. Deshalb sind bereits seit 1980 entsprechende Trinkwasserschutzzonen festgelegt worden. Festgeschrieben ist dies in der Schutzzonenverordnung für das Trinkwasserschutzgebiet "Warnow" mit Beschluss des Bezirkstages Rostock Nr. 54-15/80 vom 27. März 1980.

Die Abstufung der Beschränkungen geht von der Schutzzone I südlich des Plangebiets bis zur Schutzzone III, die Teile der Bahnfläche und das Gebiet des ehemaligen Elektrizitätswerks umfasst. Neben einer Reihe von Genehmigungsvorbehalten und Verfahrensregeln sind generell alle Anlagen oder Einleitungen ausgeschlossen, die das Trinkwasser gefährden könnten.

Das Quartier südlich der Neuen Bleicherstraße befindet sich innerhalb der "Engeren Schutzzone" (Schutzzone II). Der Neubau von Bungalows, Bootshäusern, Wochenendsiedlungen und alle Maßnahmen, die den Zustrom von Besuchern befördern, sind hier verboten.

Das Verbot gilt auch für Parkplätze. Ausnahmen für Wohngebäude als Lückenbebauungen und Bewohner-Parkplätze sind möglich.

Beim Hochwasser im Planungsgebiet ist zwischen den Überschwemmungsgebieten durch Binnenhochwasser ausschließlich auf der Oberwarnow und den Überflutungsflächen der Ostsee zu unterscheiden. Im Planungsraum überschneiden sich die beiden Hochwasserarten.

Binnenhochwasser Oberwarnow

Hochwässer

Zur Sicherung des Rückhaltegebietes für Hochwasserereignisse der Oberwarnow (sogenannte Retentionsflächen) wurde mit Datum vom 3. Dezember 2007 die Verordnung zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes "Warnowniederung zwischen Klein Raden und der Hansestadt Rostock" (ÜSG Warnow VO) festgesetzt.

Gemäß § 78 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist in den festgesetzten Überschwemmungsgebieten unter anderem untersagt:

- die Ausweisung neuer Baugebiete in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch, ausgenommen Bauleitplanungen für Häfen und Werften,
- die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 des Baugesetzbuches,
- die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers bei Überschwemmungen,
- das Aufbringen und Ablagern von wassergefährdenden Stoffen auf dem Boden, es sei denn, die Stoffe dürfen im Rahmen einer ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden,
- die nicht nur kurzfristige Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können,
- das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche,

 das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 und § 75 Absatz 2 entgegenstehen,

- die Umwandlung von Grünland in Ackerland,
- die Umwandlung von Auwald in eine andere Nutzungsart.

Der gleiche Paragraf regelt auch eine Reihe von Ausnahmen, welche durch die zuständige Behörde (hier das StALU MM) zugelassen werden können.

Die Grenze des Überschwemmungsgebietes (ÜSG) umfasst alle Flurstücke, die von einem Hochwasserereignis mit einem statistischen Wiederkehrsintervall von 100 Jahren (HW100) betroffen sein können. Seit Inkrafttreten dieser Verordnung konnten insbesondere dann Ausnahmen zugelassen werden, wenn das Bauvorhaben im ÜSG oberhalb der tatsächlichen HW100-Linie lag.

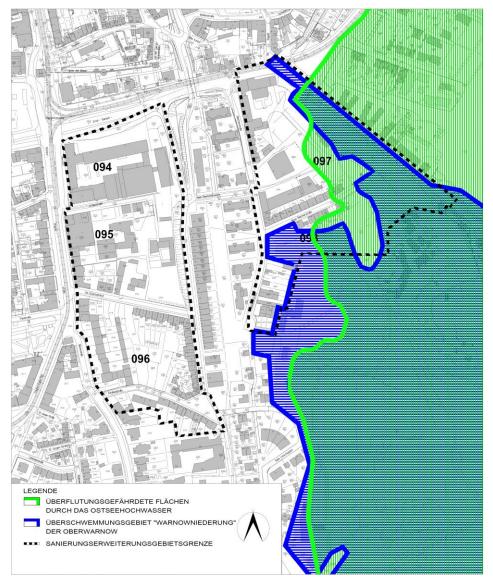


Abb. 74: Karte der Hochwasserbereiche (RGS)

Innerhalb der Quartiere 097 "Elektrizitätswerk" und 098 "Neue Bleicherstraße" befinden sich auch durch Sturmfluten der Ostsee gefährdete potenzielle Überflutungsflächen. Sie basieren auf dem vom Land ermittelten Bemessungshochwasser (BHW) und sind nicht per Gesetz festgesetzt. Das BHW dient den zuständigen Landesbehörden als Bemessungsgröße für die Dimensionierung von Küstenschutzanlagen. Bei der Stadtentwicklung sollte sich die Hansestadt Rostock am BHW orientieren. Für den Küstenabschnitt "Rostock Stadtmitte" ist das BHW auf 3,00 Meter über NHN (DHHN 92) festgesetzt. Dies entspricht in etwa 2,85 Metern über HN.

Sturmfluthochwasser Unterwarnow/ Ostsee

Eine extreme Sturmflut würde auch den Mühlendamm überfluten und den östlichen Teil des Sanierungserweiterungsgebietes überschwemmen.

5.9.5 Energie

Rostock hat in den letzten 25 Jahren den Einsatz fossiler Brennstoffe vermindert und damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, insbesondere zur Luftreinhaltung, geleistet. Diese Bemühungen sind auch für das Rahmenplangebiet nachweisbar.

Energie

So dominieren hier die rohrleitungsgebundenen Wärmeenergieträger Fernwärme und Erdgas. Das Rahmenplangebiet liegt bis auf das Quartier 098 "Neue Bleicherstraße" vollständig in einem Fernwärmevorranggebiet.

Alternative Energieformen wie Photovoltaik, Solarthermie und Geothermie spielen im Planungsgebiet bisher kaum eine Rolle. Lediglich auf einem Gebäude in der Neuen Bleicherstraße und auf sechs Gebäuden in den Randbereichen, aber außerhalb des Rahmenplangebietes sind augenscheinlich Photovoltaikanlagen auf den Dächern vorhanden.

5.9.6 Elektromagnetische Felder

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.

Elektromagnetische Felder

Im Bereich des Rahmenplangebietes gibt es aktuell zwei Mobilfunkanlagen auf den Gebäuden der Seniorenresidenz in der Bleicherstraße 1 und den Gebäuden der ehemaligen Polizeidirektion in der Blücherstraße 1. Das Amt für Umweltschutz prüft bei allen Antennenstandorten die empfohlenen Sicherheitsabstände der ausstrahlenden Antennen zu angrenzenden Wohnbebauungen, um so einen größtmöglichen Schutz der Bevölkerung vor elektromagnetischer Strahlung durch Mobilfunksender sicherzustellen. Für die o.g. Mobilfunkanlagen wird das Zehnfache des gesetzlich geforderten Sicherheitsabstandes zu Wohngebäuden eingehalten.

5.9.7 Flora, Fauna, Biotope

Dieser Themenkomplex ist bereits im Abschnitt 5.5 "Stadtgrün" ausführlich behandelt worden.

Flora, Fauna, **Biotope**

Das Feuchtbiotop "Fluss mit Großröhrichtbestand" (HRO 00856) befindet sich in Teilen innerhalb des Rahmenplangebietes. Dieses Feuchtbiotop erstreckt sich vom Südabschnitt des Bleichergrabens bis zur Eisenbahnbrücke der Strecke Rostock - Stralsund. Das Feuchtbiotop "Fluss mit Großröhricht- und Großseggenriedbestand" (HRO 00645) befindet sich komplett im Rahmenplangebiet im Nordabschnitt des Bleichergrabens.

Beide Biotope sind durch einen hohen Anteil von Schilf, Seggen (Sauergräser und Riedgräser) sowie weiteren ähnlichen Pflanzen gekennzeichnet.

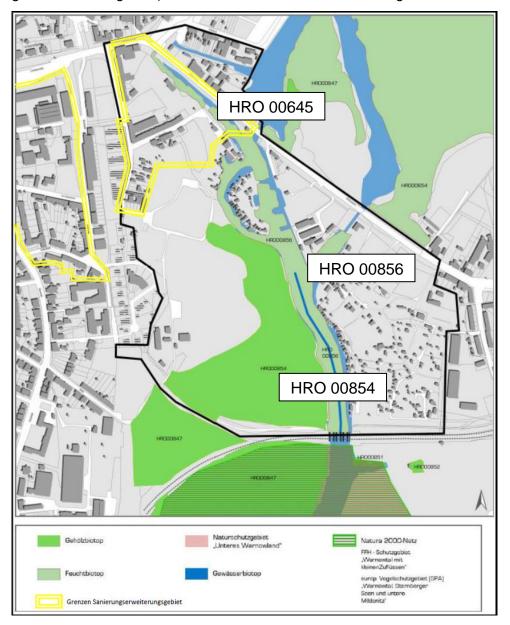


Abb. 75: Karte der Schutzkategorien der Landschaft im bzw. angrenzend an das Rahmenplangebiet (Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie, 2011 aus "Entwicklungskonzept für den Uferbereich Oberwarnow", 2014)

Südlich angrenzend an das Rahmenplangebiet ist für dieses auch das Gehölzbiotop "Galgenbruch westlich der Warnow" (HRO 00854) von Belang. Dieser Bruchwald westlich der Warnow schiebt sich bis an das ehemalige Gaswerksgelände heran und besteht aus einem Vegetationskomplex aus Sumpfseggen-Schwaden-Erlenbruch, Sumpfreitgras-Schilf-Erlenbruch, Brennnessel-Schilfröhricht und Schilf-Grauweidengebüsch. Vorherrschender Substrattyp ist nasser, eutropher, wenig gestörter Torf.

Aufgrund der sehr nassen Oberfläche können einige Teilbereiche des Bruchwaldes nicht betreten werden.

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 (z. B. Dohlen, Turmfalken, Mauersegler) und Fledermäuse bemüht.

5.9.8 Kulturgüter und 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.

Denkmale Kulturgüter

Die Belange dieses Abschnitts sind ausführlich im Abschnitt 5.4 "Denkmalpflege" erläutert.

5.9.9 Abfallwirtschaft

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.

Abfallwirtschaft

Deshalb ist beispielsweise im Zusammenhang mit der Umgestaltung von Straßen und Plätzen die Aufstellung ausreichender und in der Gestaltung angemessener Abfallbehälter sowie auch von Hundekot-Tütenspendern an geeigneten Stellen erforderlich. Daran mangelt es bisher im Rahmenplangebiet vollständig.

Die Errichtung von Sammelsystembehältern für Glas und Papier ist sowohl für ein sauberes städtisches Erscheinungsbild als auch für eine ordnungsgemäße Trennung von Reststoffen erforderlich. Einen Behälterstellplatz gibt es unmittelbar südlich der Barlach-Brücke an der Bahnhofstraße. Er bedient neben dem Rahmenplangebiet auch den südlichen Bereich der Östlichen Altstadt.

Weiterhin ein großes Problem – auch in der Wahrnehmung der Bürger – ist die Platzierung von privaten Müllbehältern im Straßenraum trotz der anderslautenden städtischen Satzung. Hier gibt es immer noch Handlungsbedarf.

5.9.10 Öffentliche Sanitäranlagen

Derzeit existiert im Sanierungserweiterungsgebiet keine öffentliche Sani- öffentliche täranlage. Die nächstgelegene Anlage befindet sich am Steintor.

Sanitäranlagen

Lärmbelastungen werden fast ausschließlich durch Straßen- und Straßenbahnverkehr verursacht und werden von den Betroffenen sowohl auf den stark verkehrsbelegten Straßen im Randbereich des Rahmenplangebietes als auch auf den mit Durchgangsverkehr belasteten Straßen innerhalb des Areals empfunden.

Missstände Lärm

- Lärmbeeinträchtigungen ergeben sich auch im Zuge der Nutzung des Veranstaltungsortes JAZ und durch den Anlieferverkehr der Druckerei der Ostsee-Zeitung.
- Luftschadstoffbelastungen werden fast ausschließlich durch Straßenverkehr verursacht.

Missstände Lufthygiene Stadtklima

- Der Anteil an Großgrün in den Rahmenplanquartieren ist noch zu ge-
 - Die Quartierinnenbereiche sind in weiten Teilen stark versiegelt mit Missstände nachteiligen Folgen für Wohnqualität, Mikroklima und Wasserabfluss. Boden, Altlas-

ten

- Im Sanierungserweiterungsgebiet gibt es etliche Altlastverdachtsflächen (vorrangig Bodenverunreinigungen).
- Missstände sind zu den Themen Trinkwasser und Hochwasser nicht fixierbar. Allerdings sind durch die Lage von Trinkwasserschutzzonen und Überschwemmungsbereichen wesentliche Restriktionen für die Planung zu beachten.

Missstände Wasser, Hochwasser

- Der Bleichergraben ist stark sanierungsbedürftig und befindet sich in schlechtem Pflegezustand. Hieraus ergeben sich Probleme bei der Instandhaltung des Wehres zwischen Bleichergraben und Fischergraben.
- Bisher sind nicht bei allen Bestandsgebäuden die notwendigen Wärmeschutzstandards umgesetzt.

Missstände Energie

- Im öffentlichen Bereich fehlen ausreichend Papierkörbe.
- Verschmutzungen durch Hundekot stellen einen großen Missstand dar. Es existiert kein geschlossenes System von Hundekot-Tütenspendern.
- Private Müllbehälter im Straßenraum sind trotz anderslautender Regelungen in der Abfallsatzung immer noch eine Behinderung und Verunstaltung des öffentlichen Raumes.

Missstände Abfallwirtschaft

 Innerhalb des Rahmenplangebietes gibt es keine öffentlichen Sanitäranlagen.

Missstand öffentliche Sanitäranlagen

5.10 Stärken und Schwächen

Bevor auf der Basis der ausführlichen Analyse Planungsempfehlungen für das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" formuliert werden, ist als zusammenfassender Zwischenschritt eine stichpunktartige Auflistung wesentlicher Stärken, aber auch entscheidender Schwächen des Rahmenplangebietes sinnvoll. Dies schafft ohne den verstellenden Blick auf Details einen guten Überblick und ist optimale Grundlage für eine strategische Ausrichtung der zukünftigen Gebietsentwicklung.

	Stärken ▲	Schwächen ▼
Ge- schichte	historischer Ort mit langer geschichtlicher Entwicklung und Tradition	historischer Ort mit mehrfa- chen elementaren Nutzungs- brüchen
Land- schaft	unmittelbare Lage am hochwertigen Landschafts- raum der Oberwarnow	fehlende Zugangsmöglichkeit zum Landschaftsraum der Oberwarnow
Innen- stadtlage	attraktive Innenstadtlage am Rande der historischen Altstadt und in der Nähe des City-Kernbereiches	unattraktive bzw. fehlende kurze Wegeverbindungen zum Kernbereich der Innenstadt
Stadtbild	vielfältiges und geschichts- trächtiges Stadtbild mit deutlich ablesbaren Ent- wicklungsetappen	Brüche und Fehlstellen in Stadtbild und Stadtstruktur
	wichtige Sichtachsen	teils aber auch gestörte Sichtachsen
Denkmale	wertvolle Einzeldenkmale und gestalterisch hochwer- tiger Einzelgebäude	unsanierte Einzeldenkmale
Stadtgrün	einzelne großzügige städti- sche Grünflächen und wert- voller Naturraum entlang der Oberwarnow	fehlende Grünraumvernetzung und fehlender Zugang zum Naturraum der Oberwarnow ungestaltete Grünflächen
Bauzu- stand	guter Sanierungsstand privater Häuser	mehrere große ruinöse Ge- bäudekomplexe

	Stärken ▲	Schwächen ▼
Nutzung	Inseln stabiler und nachge- fragter Wohnnutzung er- gänzt um Vielfalt gewerbli- cher Nutzungen	Nutzungskonflikte bzw. Negativwirkungen auf Umfeld durch Großgewerbe, großflächige Büronutzungen und ruinösen Leerstand
	gute Lage zur Infrastruktur der Innenstadt	fehlender kleinerer Nahversor- ger
	Einbindung in das Straßen- netz der Innenstadt mit kur- zen Wegen zum inneren Tangentenring	ungenügend leistungsfähige Anbindeknoten an den inneren Tangentenring
Verkehr		Stellplatzdefizit
		fehlendes Netz barrierefreier Fußwege
		unzureichendes Radwegenetz
	sehr gute ÖPNV-Anbindung	
Umwelt	gute Chancen für umwelt- gerechte Gebietsentwick- lung in unmittelbarer Nach- barschaft zum Landschafts- raumes der Unterwarnow	Belastungen mit Verkehrslärm, Altlasten und hohem Versiege- lungsgrad

Ergänzt wird die Stärken-Schwächen-Analyse durch eine Zusammenfassung der wesentlichen Missstände im Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof". Diese Zusammenfassung bildet den Abschluss des Analyseteils der Rahmenplanung.

Wesentliche Missstände sind zusätzlich zur nachfolgenden Auflistung zur besseren Übersicht in der Karte "Wesentliche Missstände" zusammengefasst.

Die steile und ungestaltete Hanglage entlang der Ernst-Barlach-Straße verhindert einen barrierefreien Übergang zur Viergelindenbrücke.

Landschaft **Topografie**

Die Sichtachse vom Ende der Lindenstraße über das untere Plangebiet zur Nikolaikirche ist nicht erlebbar, weil es an dieser Stelle keinen zugänglichen Aussichtspunkt gibt.

Stadtsilhouette Sichtachsen

Ungestaltete und überwucherte Grünflächen beeinträchtigen das Stadtbild und seine zusammenhängende Erlebbarkeit.

Grünräume

- Es existiert keine Anbindung des Rahmenplangebietes an den natürlichen Landschaftsraum der Oberwarnow.
- Der Stadtraum unmittelbar südlich der Barlach-Brücke als ein wichtiger Übergangsraum zur benachbarten Östlichen Altstadt ist ungestaltet.

Stadträume Bebauungskanten

- Der Straßenraum der "Ernst-Barlach-Straße" ist auf seiner Südseite zwischen Bleicherstraße und Richard-Wagner-Straße stadträumlich unklar.
- In allen Quartieren des Rahmenplangebietes gibt es noch bauliche Fehlstellen in den Quartieraußenkanten.
- Wenige unsanierte Häuser und einige großmaßstäbliche Ruinen stören Funktion und Erscheinungsbild des Plangebietes.
- Teils massive Maßstabssprünge zwischen kleinteiliger historischer Bebauung und Sonderbauten hemmen Stadtentwicklung an den Schnittbereichen beider Strukturen.
- Überwiegend verloren gegangene gründerzeitliche Fassadengliederungen vereinfachen die Plastizität der Gebäude teilweise erheblich.
- Einige Gewerbebauten wirken mit ihren überwiegend geschlossenen Fassaden abweisend auf das jeweils benachbarte städtische Umfeld.

Baustrukturen Hochbauliche Gestaltung

Die als Einzeldenkmal ausgewiesene ehemalige Umspannstation des alten Elektrizitätswerkes im Innenhof des Quartiers 097 ist noch unsaniert und ohne Nutzung.

Denkmale

- Von der unsanierten Bausubstanz gehen Gefahren aus und gemeinsam mit dem ungestalteten und ruinösen Umfeld wird ein Angstraum geschaffen.
- Der an das Planungsgebiet angrenzende Landschaftsraum der Oberwarnow ist nicht zugänglich.

Stadtgrün

- Das öffentlich wirksame Grünraumsystem ist lückenhaft.
- Grünflächen, wie auf der Hanglage entlang der Ernst-Barlach-Straße, der Bahnhofstraße und am Bleichergraben, sind dringend gestaltungs- bzw. sanierungsbedürftig.
- Das Spielplatzangebot vor allem für kleine Kinder im Rahmenplangebiet erscheint ungenügend.
- Bänke und Ruhebereiche im öffentlichen Stadtraum fehlen im gesamten Areal.
- Der Versiegelungsgrad der Quartierinnenhöfe ist auf einigen großen Grundstücken zu hoch.
- Noch ca. 9 % des Gebäudebestandes innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes sind in schlechtem Zustand. 3,4 % davon sind Ruinen und damit akut abrissgefährdet.

Gebäudebestand

- Bauliche Lücken wirken sich nachteilig auf die Stadtraumstrukturen und das Nutzungsgefüge im Sanierungserweiterungsgebiet aus.
- Die Druckerei der Ostsee-Zeitung wirkt sich mit ihrer innenstadtfremden Nutzung negativ auf das städtische Umfeld aus.

Nutzung

- Schulgebäude und Schulhof der Jenaplanschule stoßen an Kapazitätsgrenzen.
- Das teilweise leer stehende Polizeipräsidium und seine ebenfalls überwiegend ungenutzten Nebengebäude im Innenhof wirken sich negativ auf das intakte benachbarte Wohnareal aus.
- Struktureller Leerstand im Innenbereich des Quartiers an der Bleicherstraße und ein weitgehend leer stehender Garagenkomplex am südlichen Ende der Bleicherstraße hemmen Entwicklungsmöglichkeiten in den Quartieren.
- Große Rasenfreiflächen ohne Nutzung auf dem ehemaligen Gaswerksgelände beeinträchtigen das Raumgefühl benachbarter kleinteiliger Wohnbebauungen.

- Ein Lebensmittelgeschäft in guter fußläufiger Entfernung zum Wohnstandort fehlt im Rahmenplangebiet.
- Trotz der Ausweisung als Tempo-30-Zonen sind die Fahrgeschwindigkeiten im Plangebiet zu hoch.

Fließender Verkehr

- Gebietsfremder Durchgangsverkehr belastet vor allem die Ferdinandstraße, die Bahnhofstraße und die Straße Am Güterbahnhof.
- Fast alle Straßen im Rahmenplangebiet sind in schlechtem Bauzustand und die als Sackgassen ausgebildeten Straßen besitzen keine verkehrsgerechten Wendemöglichkeiten.
- Es fehlen Parkplätze für die Anwohner im öffentlichen Straßenraum.
- Gebietsfremde Dauerparker blockieren vorhandene öffentliche Stellplätze.

Ruhender Verkehr

Das sichere Radwegenetz auf dem Hauptstraßennetz ist noch lückenhaft.

Radverkehr

- Gebietsquerungen von West nach Ost bzw. von Nord nach Süd für Radfahrer sind nicht vorhanden oder ungenügend ausgebaut.
- Fahrradabstellanlagen sind nicht vorhanden.
- Das Wegenetz für Fußgänger ist lückenhaft.

Fußgängerverkehr

- Es fehlen Querverbindungen durch das Gebiet.
- Anbindungen an das Umfeld und die Gehwege sind in mangelhaftem baulichem Zustand und komplett nicht barrierefrei.
- Es fehlen in kürzeren Abständen sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die verkehrsintensiven Straßen des Hauptstraßennetzes im Randbereich des Plangebietes.
- Lärmbelastungen werden fast ausschließlich durch Straßen- und Straßenbahnverkehr verursacht und werden von den Betroffenen sowohl auf den stark verkehrsbelegten Straßen im Randbereich des Rahmenplangebietes als auch auf den mit Durchgangsverkehr belasteten Straßen innerhalb des Areals empfunden.
- Lärmbeeinträchtigungen ergeben sich auch im Zuge der Nutzung des Veranstaltungsortes JAZ und durch den Anlieferverkehr der Druckerei der Ostsee-Zeitung.

Lärm

Luftschadstoffbelastungen werden fast ausschließlich durch Straßenverkehr verursacht.

Lufthygiene Stadtklima

Der Anteil an Großgrün in den Rahmenplanquartieren ist noch zu gering.

Boden Altlasten

- Die Quartierinnenbereiche sind in weiten Teilen stark versiegelt mit nachteiligen Folgen für Wohnqualität, Mikroklima und Wasserabfluss.
- Im Sanierungserweiterungsgebiet gibt es etliche Altlastverdachtsflächen (vorrangig Bodenverunreinigungen)
- Missstände sind zu den Themen Trinkwasser und Hochwasser nicht fixierbar.

Wasser Hochwasser

- Allerdings sind durch die Lage von Trinkwasserschutzzonen und Überschwemmungsbereichen wesentliche Restriktionen für die Planung zu beachten.
- Der Bleichergraben ist stark sanierungsbedürftig und befindet sich in schlechtem Pflegezustand. Hieraus ergeben sich Probleme bei der Instandhaltung des Wehres am Bleichergraben.
- Bisher sind nicht bei allen Bestandsgebäuden die notwendigen Wärmeschutzstandards umgesetzt.

Energie

Im öffentlichen Bereich fehlen ausreichend Papierkörbe.

Abfallwirtschaft

- Verschmutzungen durch Hundekot stellen einen großen Missstand dar. Es existiert kein geschlossenes System von Hundekot-Tütenspendern.
- Private Müllbehälter im Straßenraum sind trotz anderslautender Regelungen in der Abfallsatzung immer noch eine Behinderung und Verunstaltung des öffentlichen Raumes.
- Innerhalb des Rahmenplangebietes gibt es keine öffentlichen Sanitäranlagen.

Öffentliche Sanitäranlagen

6 Zusammenfassung wesentlicher Missstände

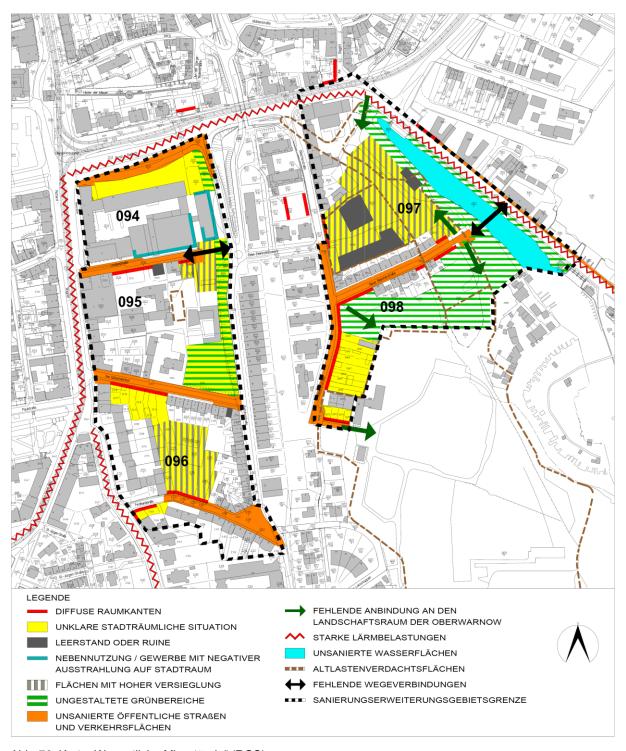


Abb. 76: Karte "Wesentliche Missstände" (RGS)

Strategische Ziele

Nach einer ausführlichen analytischen Betrachtung des Rahmenplangebietes, der Herausarbeitung von Stärken und Schwächen und einer Fixierung der Missstände ist es sinnvoll, vor der Entwicklung von Planungszielen kurz und prägnant strategische Sanierungsziele zu formulieren.

Wesentliche strategische Ziele lassen sich wie folgt formulieren:

- Geschichte des Ortes und Typik seines individuellen Erscheinungsbildes als Entwicklungschance nutzen;
- Plangebiet und Landschaftsraum der Oberwarnow optimal miteinander verbinden; damit auch Verbesserung der stadtklimatischen Situation;
- Symbiose zwischen Stadtquartieren und Stadtgrün entwickeln;
- bauliche Entwicklungen in den einzelnen Quartieren auf der Basis vorhandener Baustrukturen initiieren und Blockinnenbereiche aufwerten;
- vorhandene gebietstypische und gebietsverträgliche Nutzungen stärken und dazu notwendige Infrastrukturen ergänzen;
- Einbindung des Rahmenplangebietes in das städtische Verkehrsnetz optimieren; gleichzeitig Reduzierung gebietsfremder Verkehre und damit Minderung der Lärmimmissionen;
- Flächenangebote im Areal nutzen, um den ruhenden Verkehr optimal unterzubringen;
- flächendeckendes Fuß- und Radwegenetz mit guten Durchquerungsmöglichkeiten innerhalb des Areals entwickeln; Anbindungen an das städtische und landschaftliche Umfeld verbessern.

8.1 Stadtgestalt

8.1.1 Stadtstruktur

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

Einleitung allgemein

Die jeweilige Zeitepoche, in der eine Stadt oder ein Stadtviertel entstehen, wachsen und sich individuell ausprägen, spielt eine große Rolle bei der Entwicklung der Stadtgestalt. Und natürlich wird die Stadtgestalt ganz entscheidend vom Anspruch und dem Gestaltungswillen ihrer Bürger geprägt. Wie im Abschnitt zur Geschichte des Rahmenplangebietes beschrieben, war das Areal um den ehemaligen Güterbahnhof im Verlaufe seiner Entwicklung mehreren grundsätzlichen Nutzungswandlungen unterworfen. Und wie auch bei der benachbarten historischen Altstadt wirkten sich die Zerstörungen des II. Weltkrieges auf das Plangebiet dramatisch aus.

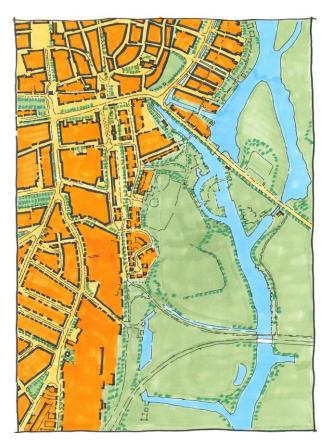


Abb. 77: "Strukturplan Stadtgestalt" des südöstlichen Innenstadtrandes (RGS, 2015)

Der "Strukturplan Stadtgestalt" zeichnet den um die noch zu realisierenden Neubauvorhaben ergänzten Stadtgrundriss des Rahmenplangebietes nach. Durch sein einprägsames Bild zeigt er, wie sich das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" zum Ende des Sanierungsprozesses städtebaulich darstellen und in sein Umfeld einfügen kann.

Betrachtet man diesen Strukturplan, wird auch erkennbar, wohin sich die einzelnen Quartiere des Rahmenplangebietes stadtstrukturell entwickeln sollen.

Trotz ihrer jeweiligen Individualität ist ein weitgehendes bauliches Schließen der Quartierkanten anzustreben, sodass sich die drei westlichen Innenstadtquartiere wieder optimal in die Quartierstrukturen der Steintor-Vorstadt einfügen. Dabei sind vorhandene Besonderheiten jedes einzelnen Quartiers zu respektieren.

Die Quartiere östlich des ehemaligen Güterbahnhofes sollten entlang vorhandener Straßen ebenfalls dem Prinzip der baulichen Quartierschließung folgen. Um die Verbindung mit dem Landschaftsraum der Oberwarnow herstellen zu können, ist ein Öffnen der beiden Quartiere zur Oberwarnow notwendig.

Vorhandene städtische Grundstrukturen wie die Topografie, die Stadtsilhouette und die Stadträume sind im Rahmenplangebiet zu respektieren und zu stabilisieren.

Die vorhandenen Stadtstrukturen sind zu respektieren, im Sinne von Stadtreparatur zu ergänzen und wo erforderlich, behutsam weiterzuentwickeln.

Sanierungsziel Stadtstruktur

Die topografischen und landschaftsprägenden Verhältnisse sind zu beachten und wieder stärker herauszuarbeiten.

Sanierungsziel Topographie

Die benachbarte Altstadtsilhouette mit ihren Stadttoren und Stadtkirchen ist ebenfalls zu respektieren. Silhouettenwirksame Bauten im Rahmenplangebiet (z. B. die ehemalige Polizeidirektion) sind zu erhalten; Neubauten im Rahmenplangebiet müssen sich in ihrer Höhe der vorhandenen Stadtsilhouette unterordnen.

Sanierungsziele Silhouette/ Sichtachsen

- Die Sichtachse am Ende der Lindenstraße ist erlebbar zu machen.
- Die historisch gewachsenen Platz- und Straßenraumstrukturen mit ihren Hierarchien - ebenso wie die Stadtraumqualitäten der Nachkriegsbebauung - sind anzuerkennen, zu ergänzen und kreativ weiterzuentwickeln.

Sanierungsziel Stadträume

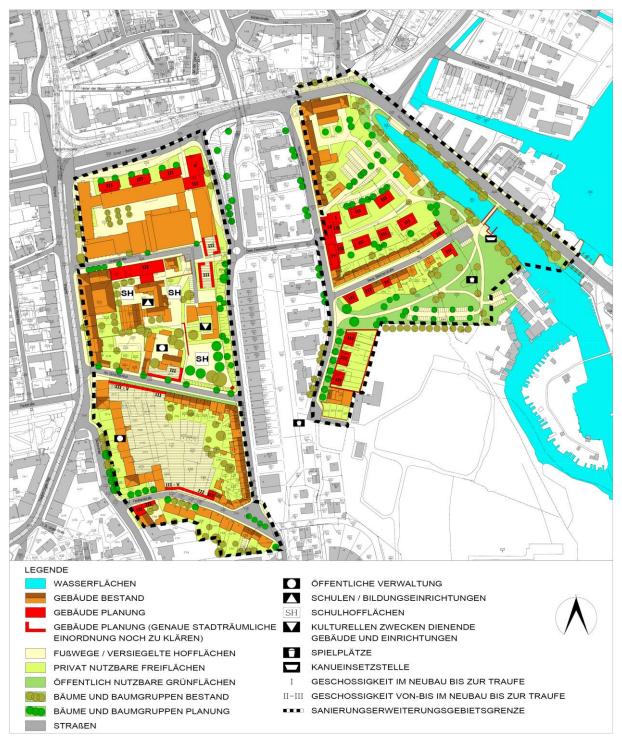


Abb. 78: Gestaltungsplan zum Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" (Gestaltungsplan auch als Anlage am Ende der Broschüre)

8.1.2 Bebauungsstruktur und Stadtgestalt

Die rahmenplanerischen Ziele zum Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" sind im Gestaltungsplan, dem Hauptplan und "Bild" der städtebaulichen Rahmenplanung, ablesbar.

Im Gestaltungsplan sind gestalterisch zusammenhängend und quartiergenau dargestellt eine Vielzahl wesentlicher stadtstruktureller und infrastruktureller, aber auch hochbaulicher Aussagen bildlich erläutert.

Geplante Neubauten in Baulücken bzw. auf leeren Baufeldern sind als rote Flächen gekennzeichnet. Die darin enthaltenen römischen Zahlen weisen auf die Anzahl der möglichen Hauptnutzgeschosse hin, die bis zur Traufe errichtet werden können. Darüber ist dann bei Bedarf in Abwägung zum Charakter des bebauten Umfeldes jeweils noch ein Dachgeschoss in gebietstypischer Ausbildung möglich.

Wie schon im Analyseteil werden auch im Planungsteil der Rahmenplanung Planungsziele quartierweise beschrieben.

Quartier 094 "Ostsee-Zeitung"

heitliche Maßstäblichkeit.

▶Quartierstruktur

Die geschlossene Quartierstruktur ist zu erhalten und weiterzuentwickeln. Um den Straßenraum der Ernst-Barlach-Straße stadträumlich optimaler zu gliedern, ist der Neubau von drei je dreigeschossigen Anbauten an den nördlichen Büroflügel des Quartiers möglich. Damit wird ein maßstäbliches Pendant zu den sehr hochwertigen gegenüberliegenden Villen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts geschaffen; der Stadtraum kann erheblich aufgewertet werden und bekommt dadurch in seiner Baukörperstruktur eine ein-

Im Übergangsbereich zur 2015 neu errichteten mehrgeschossigen in den Straßenraum der Ernst-Barlach-Straße vorspringenden Wohnbebauung Bleicherstraße 35/35 a auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes soll an der Nordostecke des Quartiers 094 der Anbau eines mehrgeschossigen Bürogebäudes an die Druckerei aus den 90er-Jahren erfolgen. Mit seinen fünf Geschossen nimmt er den Maßstab des Bürohauptgebäudes des Quartiers 094 an der Ecke Richard-Wagner-Straße/Ernst-Barlach-Straße auf und leitet zur Baulinie der neuen Wohnbebauung des ehemaligen Güterbahnhofes über, ohne das als Einzeldenkmal geschützte "Schlösschen" des ehemaligen Elektrizitätswerkes Bleicherstraße 1 zu verstellen. Gleichzeitig fasst dieser Neubau die Baukante zur oberen Bahnhofstraße.

An der Südostecke des Quartiers 094 ist quer am Ende der Lindenstraße noch eine dreigeschossige bauliche Erweiterung, anbindend an das Druckereigebäude der Ostsee-Zeitung möglich. Dieser Neubau stärkt die Baukante zur Bahnhofstraße und kann die Lindenstraße stadträumlich nach Osten abschließen. Wie sich dieser Baukörper im Detail ausbildet, ist in der Planungsphase zu klären. Er muss allerdings die zueinander verspringenden Baulinien des Druckereigebäudes und des Jugend-Alternativ-Zentrums

Quartier 094 "Ostsee-Zeitung"

aufnehmen und zwischen diesen vermitteln. Neben diesem Neubau muss Platz für eine Fußgänger-Wegeverbindung mit einem Aussichtspunkt von der Lindenstraße zur unteren Bahnhofstraße freigehalten werden.

Der nicht überbaute Innenhof des Quartiers bleibt weiterhin den funktionellen Erfordernissen des Druckerei- und Medienquartiers vorbehalten.

▶ Baustruktur

Die zwischen 45 und 105 Meter langen Gebäude des OZ-Quartiers sind für Innenstadtverhältnisse sehr breit gelagert. Der 105 Meter lange Büroriegel entlang der Ernst-Barlach-Straße kann durch die Erweiterung um drei je ca. 30 Meter breite Vorbauten in seiner großmaßstäblichen Wirkung gemindert werden. Das etwa 60 Meter lange, sehr hohe Druckereigebäude entlang der oberen Bahnhofstraße kann durch eine beidseitige bauliche Ergänzung in eine dann entstehende geschlossene Häuserzeile eingebunden und damit maßstäblich besser in das Gebiet integriert und in seiner wuchtigen Wirkung neutralisiert werden. Alle anderen Gebäude des Quartiers fügen sich in Breite und Höhe in das Umfeld ein.

► Hochbauliche Gestaltung

Fast alle Gebäude des Quartiers fügen sich trotz ihrer großen Gebäudelängen mit ihren Fassadengestaltungen in das bebaute Umfeld ein, welches durch geputzte Lochfassaden geprägt ist. Auch horizontale bzw. vertikale Fensterbänder fügen sich gut ein.

Vorsprünge in den Fassaden von bis zu einem Meter sind bei Neubauten möglich und ergeben sich aus der Charakteristik des bebauten Umfeldes, welches in weiten Teilen durch die Erker, Eingangsportale und Risalite der historischen Vorstadthäuser geprägt ist.

Bei einer Sanierung der Fassaden der Druckereihalle entlang der Lindenstraße sollte die fast komplett geschlossene Straßenfassade kleinteiliger gegliedert werden. Die sehr große Einfahrtsöffnung der Hauptzufahrt in den Baukomplex in der Lindenstraße stört das Erscheinungsbild des Straßenraumes, ist aber in ihren Dimensionen kaum reduzierbar, da hier Lastzüge ein- und ausfahren müssen.

Die Dachlandschaft des Quartiers ist durch Flach- und Sheddächer geprägt. Sheddächer sind nicht typisch für innerstädtische Bauten. Neubauten im Quartier sollen sich deshalb am Flachdach orientieren.

Quartier 095 "Lindenstraße"

▶ Quartierstruktur

Das Quartier 095 stellt sich in seinem Erscheinungsbild sehr vielfältig dar. Insgesamt ist es baulich abzurunden und seine noch offenen Quartieraußenkanten sollten, wo möglich, geschlossen werden.

Im Norden entstand ursprünglich in der zweiten Reihe hinter einer offenen Villenhauszeile Anfang des 20. Jahrhunderts die heutige Jenaplanschule.

Quartier 095 "Lindenstraße"

Auch zukünftig wird die Jenaplanschule mit ihrer Sporthalle und den Schulfreiflächen prägend für den Quartierinnenbereich sein.

Ein notwendiger Schulerweiterungsbau muss nördlich an das vorhandene Schulgebäude auf der historischen Baulinie der Lindenstraße erfolgen. Damit ist eine gute innere Organisation der Schule mit kurzen Wegen unter einem Dach möglich; die vorgegebene Baukante an der Lindenstraße kann aufgenommen und fortgeführt werden. Denkbar und wünschenswert wäre eine Verlängerung des Gebäudes bis an die Brandwand der benachbarten Landesbank.

Aufgrund zweier unter Schutz stehender Baumdenkmale ist ein optional diskutierter Schulerweiterungsbau an der Südostecke des Quartiers 095 auf der Grünfläche an der Straße Am Güterbahnhof kaum möglich, da im Bereich der Baumkronen und einem darum liegenden Schutzstreifen von 5 Metern nicht gebaut werden darf. Angesichts der hohen Schülerzahlen benötigt die Jenaplanschule aber eine weitere funktionsfähige und gut gestaltete Hof- und Sportfläche. Diese kann zusammen mit ergänzenden Sportfreiflächen auf diesem Eckgrundstück entstehen.

Entlang der Straße Am Güterbahnhof kann eine Erweiterung des Eichamtes die dortige Baukante aufnehmen und bis zur zukünftigen Schulhoffläche fortführen. Diese geht dann in die Hanglage der Grünanlage über. Eine Schutzhütte auf dem zukünftigen Schulhof direkt an der Ecke Am Güterbahnhof/Bahnhofstraße kann an diesem stadträumlich wichtigen Punkt einen dezenten baulichen Akzent setzen.

Eine Wegeführung durch das Quartier von der Straße Am Güterbahnhof zur Jenaplanschule soll ausschließlich der inneren Funktionalität des Schulkomplexes dienen. Eine Anbindung des JAZ an diesen Weg ist aus Lärmschutzgründen nicht vorgesehen.

Nach Osten zur Bahnhofstraße kann an der Oberkante der steilen Böschung, welche als Grünfläche zu erhalten ist, auf der Baulinie des JAZ durch ein Parkhaus der OZ eine neue Quartierkante entstehen.

▶ Baustruktur

Die Baustrukturen im Quartier 095 "Lindenstraße" sind vielfältig. Entlang der Richard-Wagner-Straße bis in den oberen Bereich der Straße Am Güterbahnhof prägen historische Vorstadthäuser bzw. Neubauten auf historisch dimensionierten Grundstücken von 14 bis 18 Metern Breite den Straßenraum. Diese Dimension sollte hier auch beibehalten werden, weil sie gestaltprägend für die Richard-Wagner-Straße ist. Reste dieses ursprünglichen Bebauungsmaßstabes finden sich auch noch auf der Südseite der Lindenstraße mit den Häusern Nr. 2 und 3. Da sie im Straßenraum der Lindenstraße nicht mehr maßstabsprägend sind, muss die historische Kleinteiligkeit an dieser Stelle nicht geschützt werden.

Alle anderen Gebäude im Quartier sind Solitäre mit wesentlich größeren Gebäudelängen zwischen 24 und 50 Metern, die sich entweder mit größeren Breiten, aber zumeist vergleichbaren Höhen in die Quartieraußenränder einfügen oder frei im Quartier angeordnet sind. Neubauten mit diesen

angepasst an die Grundstückszuschnitte größeren Gebäudebreiten können situationsbedingt zwischen zwei und drei Vollgeschosse bis zur Traufe aufweisen.

Im Norden des Quartiers ist eine weitere bauliche Verdichtung durch die Jenaplanschule erforderlich.

► Hochbauliche Gestaltung

Das Quartier ist geprägt durch Häuser mit geputzten Lochfassaden und teilweise intensiver Plastizität. Vor- und Rücksprünge der Straßenfassaden, Erker, Eingangsportale und Risalite sind historisch vorgegeben und können auch zukünftige Neubauten im Quartier bis zu einer Tiefe von einem Meter prägen. Zurückhaltender sollte die Plastizität der Fassaden allerdings in der schmaleren Straße Am Güterbahnhof sein. Hier sind vorspringende Fassadenelemente in ihrer Tiefe auf einen halben Meter zu reduzieren. Die vielfältige Dachlandschaft aus Flach-, Sattel- und Walmdächern erlaubt auch zukünftig die Anwendung verschiedenster im Quartier vorhandener Dachformen.

Quartier 096 "Polizeidirektion"

▶ Quartierstruktur

Die Quartierstruktur ist zu erhalten; Lücken entlang der Straßen Am Güterbahnhof und Ferdinandstraße sind zu schließen. Es ist anzustreben, im Zusammenhang mit Neubauten für das zukünftige Behördenzentrum diese Baulücken zu minimieren. Beim Ausbau der Liegenschaft sind zusätzlich zur Sanierung der Bestandsgebäude und Neubauten entlang der Straßen bauliche Ergänzungen auf den großen Flächen im Innenhofbereich möglich.

An der Straßenecke Blücherstraße/Ferdinandstraße kann das unbebaute Grundstück Blücherstraße 17 durch ein dreigeschossiges Gebäude mit Anbau entlang der historischen Baulinien wieder baulich gefasst werden. Dies ist für die Ausbildung einer eindeutigen stadträumlichen Situation im Einmündungsbereich der Ferdinandstraße in die Blücherstraße notwendig.

▶ Baustruktur

Neubauten müssen in ihren Gebäudebreiten zwischen der baulichen Großstruktur der ehemaligen Polizeidirektion und der kleinteiligen gründerzeitlichen Reihenhausbebauung vermitteln; sie müssen sich harmonisch in die steil ansteigenden Straßen einfügen.

Unmittelbar anbindend an die zwei- bis dreigeschossige Gründerzeitbebauung und ihre ebenfalls dreigeschossigen neuzeitlichen Ergänzungen müssen sich die Lückenschließungen zu den Straßen mit drei Geschossen bis zur Traufe in das städtebauliche Umfeld einfügen. In beiden Straßen können sich die möglichen Neubauten des zukünftigen Landesbehördenzentrums vergleichbar zu den gegenüberliegenden Bestandshäusern in ihren Höhen nach Westen auf jeweils bis zu fünf Vollgeschosse bis zur Traufe steigern. Neubauten im Innenhof müssen sich ebenfalls im Rahmen dieQuartier 096 "Polizeidirektion"

ser Geschossigkeiten zwischen drei und fünf Vollgeschossen bis zur Traufe so einordnen, dass benachbarte Wohnhäuser nicht beeinträchtigt werden.

Der Neubau an der Ecke Blücherstraße/Ferdinandstraße wird sich einschließlich seines Anbaus mit drei Vollgeschossen bis zur Traufe ebenfalls gut in sein bebautes Umfeld einfügen.

► Hochbauliche Gestaltung

Im Quartier 096 "Polizeidirektion" gibt es trotz sehr unterschiedlicher Maßstäbe der Gebäude ein einheitliches Erscheinungsbild der Häuser mit geputzten Lochfassaden. In dieser Qualität müssen sich dann auch Neubauten einfügen.

Die schmalen Straßen Am Güterbahnhof und Ferdinandstraße lassen keine weit auskragenden Fassadenelemente zu. Deshalb dürfen Erker oder andere Fassadengestaltungselemente nur maximal einen halben Meter vor die Fassade vorspringen. Da die Häuser des Quartiers 096 in der Bahnhofstraße zurzeit überhaupt keine vorspringenden Fassadenelemente aufweisen, sollte auch in dieser Häuserzeile die geringe Plastizität der Straßenfassaden respektiert werden und zukünftig mögliche vorspringende Fassadenelemente auf ein Auskragungsmaß von maximal einen halben Meter begrenzt werden.

Die Dachformen im Quartier variieren zwischen flachen Satteldächern und Flachdächern. Diese Dachformen sind auch bei zukünftigen Neubauten im Quartier anzuwenden.

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

► Quartierstruktur

Im Quartier gibt es zwei unterschiedliche Betrachtungsräume:

- die Quartieraußenkanten zur Bleicherstraße und Neuen Bleicherstraße
- den Innenbereich des Quartiers mit seiner Orientierung zum Bleichergraben.

Die äußere Quartierstruktur zu den Straßen ist zu erhalten. Deshalb ist die Lücke zwischen den Gründerzeithäusern Bleicherstraße Nr. 5 und Nr. 9 baulich wieder zu schließen. Um den Quartierinnenbereich mit Fahrzeugen zu erreichen, ist eine Durchfahrt in dieser Neubebauung möglich, die für Müll- und Feuerwehrfahrzeuge zu dimensionieren ist. Am östlichen Ende der Neuen Bleicherstraße soll die nördliche Häuserzeile dieses Straßenraumes mit einem Neubau anbindend an Haus Nr. 9 einen gut gestalteten baulichen Abschluss finden.

Im Quartierinnenbereich können auf dem ehemals industriell genutzten Grundstück Bleicherstraße 6 – 8 neue Wohnhäuser in offener Bauweise entstehen. Sie müssen mindestens 10 Meter von den Grundstücksgrenzen der Nachbarbebauung an der Neuen Bleicherstraße entfernt stehen, um die engen Innenhöfe dieser Bestandhäuser nicht zu beeinträchtigen. Diese neuen Wohnhäuser sollten durch ihre Anordnung im Innenhof stadträum-

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

lich mit der denkmalgeschützten ehemaligen Umspannstation am Ufer des Bleichergrabens korrespondieren.

Sowohl die geplanten Neubauten im Innenhof als auch das vorgesehene Gebäude am Ende der Neuen Bleicherstraße lassen einem großzügigen Grünraum entlang des Bleichergrabens genügend Entfaltungsmöglichkeiten. In diesem Grünraum entlang der Uferkante der Oberwarnow wird es einen öffentlichen Weg geben, der eine Erlebbarkeit der Uferzone für die Allgemeinheit ermöglicht.

▶ Baustruktur

Die Gebäudebreiten im Quartier 097 zwischen 10 und 15 Metern werden wesentlich durch die Gründerzeitwohnhäuser bestimmt. Gebäudebreiten zwischen 25 und 40 Metern weisen die Sonderbauten des ehemaligen Elektrizitätswerkes auf. Neubauten müssen sich in ihrer zukünftigen Breite nach § 34 BauGB (maximal 20 Meter) einordnen.

Zukünftige Häuser entlang der Bleicherstraße und der Neuen Bleicherstraße können entsprechend des Charakters des bebauten Umfeldes maximal vier Vollgeschosse bis zur Traufe hoch sein. Hofseitige Anbauten und die in offener Bauweise zu errichtenden Häuser im Quartierinnenbereich müssen wegen des Rücksichtnahmegebotes gegenüber den bestehenden Nachbarn eine Etage niedriger sein und können drei Vollgeschosse bis zur Traufe aufweisen. Staffel- bzw. Dachgeschosse sind überwiegend zusätzlich möglich.

Ein kleiner Einkaufsmarkt (Nahversorger) wäre z. B. als eingeschossiger Anbau in der Bleicherstraße in die Erdgeschosszone der Neubauten integrierbar.

► Hochbauliche Gestaltung

Wie in den anderen Rahmenplanquartieren auch bestimmen geputzte Lochfassaden das Erscheinungsbild und geben damit die Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Neubauten vor.

Die starke Plastizität der Fassadengestaltung des denkmalgeschützten Eckhauses Bleicherstraße 1 ("Warnowschlösschen") setzt sich im Quartier nicht fort. Hier bestimmen schlichte Gründerzeitfassaden das Erscheinungsbild. Auskragungen der Fassaden wie Erker sollten vor allem im schmalen Straßenraum der Neuen Bleicherstraße einen halben Meter nicht überschreiten.

Die Dachlandschaft des Quartiers wird durch flachere und steilere Satteldächer geprägt. Flachdächer und Walmdächer bilden die Ausnahme. Bei Neubauten sind aus diesem Repertoire alle Dachformen möglich.

Quartier 098 "Neue Bleicherstraße"

➤ Quartierstruktur

Quartier 098 "Neue Bleichern straße"

Das Quartier 098 liegt an der Schnittstelle zwischen der geschlossenen **straße**" Quartierbebauung und der offenen Landschaft der Oberwarnow.

Eine rudimentäre bauliche Vorprägung gibt es noch auf der Südseite der Neuen Bleicherstraße mit einer Mischung aus geschlossener und offener Bebauung. Die in offener Bebauung errichteten Wohnhäuser sind erst in den letzten Jahren entstanden.

Auf der Südseite der Neuen Bleicherstraße sollen noch weitere Häuser als Lückenschließungen der Gründerzeithauszeilen entstehen.

An den Außenkanten dieser Straße im Westen bzw. im Osten sind Wohnhäuser in offener Bauweise zu errichten, um das Motiv gemischter Bauweisen (offen und geschlossen) aufzunehmen. Damit entfaltet diese Häuserzeile wieder auf der gesamten Straßenlänge eine zusammenhängende städtebauliche Wirkung; gleichzeitig können trotzdem Licht und Luft in den schmalen Straßenraum und damit zu den Wohnhäusern der Nordseite der Neuen Bleicherstraße gelangen. Der Neubau am Ostende der Neuen Bleicherstraße bildet zusammen mit seinem Pendant auf der gegenüberliegenden Straßenseite einen qualitätvollen Abschluss des Straßenraumes zum Naturraum des Bleichergrabens.

Die kleinteiligen Grundstücke Nr. 13 – 20 am Südende der Bleicherstraße können mit einem grundstücksübergreifenden Gebäudekomplex wieder bebaut werden. Die Baulinie des Neubaus soll etwa um 9 Meter bis zur Vorderkante des Bestandsgebäudes Nr. 21 von der Straße zurückspringen, um großzügigen Vorgärten Platz zu geben. Die wie auch auf der Südseite der Neuen Bleicherstraße in offener Bauweise zu errichtenden Häuser können auf einem begrünten Tiefgeschoss entstehen, welches Pkw-Stellplätze aufnimmt.

Zwischen den Eckhäusern dieses Baukomplexes und der Neuen Bleicherstraße öffnet sich zukünftig an der Ecke Bleicherstraße/Neue Bleicherstraße der Zugang zu einer neu entstehenden öffentlichen Grünanlage, die Teil des zukünftigen Uferparkes entlang der Oberwarnow sein wird.

▶ Baustruktur

Die zukünftigen Breiten der neu zu errichtenden Häuser geben auch in diesem Quartier die vorhandenen Häuser mit 10 bis 15 Metern vor.

Anders als auf der Nordseite der Neuen Bleicherstraße, können im Interesse einer besseren Besonnung der Wohnungen in der Bleicherstraße die Häuser nur maximal drei Geschosse bis zur Traufe hoch werden. Einzige Ausnahme bildet die klassische Lückenschließung Neue Bleicherstraße 19, die wie ihre unmittelbaren gründerzeitlichen Nachbarn vier Etagen hoch sein kann.

► Hochbauliche Gestaltung

Wie in den anderen Rahmenplanquartieren auch, prägen geputzte Lochfassaden das Erscheinungsbild und geben damit Rahmenbedingungen für die Gestaltung zukünftiger Neubauten vor.

Auskragungen der Fassaden wie Erker sollen deshalb vor allem im schmalen Straßenraum der Neuen Bleicherstraße einen halben Meter nicht überschreiten. Die Neubauten Bleicherstraße 13 - 20 werden solitär und etwas

entfernt von der Neuen Bleicherstraße stehen und können als Antwort auf die stark gegliederten Häuserfassaden gegenüber im neuen Wohngebiet des ehemaligen Güterbahnhofes Fassadenelemente von bis zu eineinhalb Metern Auskragungstiefen erhalten.

Die Dachlandschaft des Quartiers wird durch flache Satteldächer und Flachdächer geprägt. Dies ist auch die Orientierung für Neubauten im Quartier.

Zu den Baustrukturen und zur hochbaulichen Gestaltung lassen sich ergänzend zu den individuellen Vorgaben für die einzelnen Quartiere folgende übergeordnete Sanierungsziele formulieren:

Das Prinzip weitgehend geschlossener Quartierstrukturen ist bei Akzeptanz der Individualitäten der einzelnen Quartiere zu respektieren und weiterzuentwickeln.

Sanierungsziele Bebauungsstruktur

- Die Quartiere entlang der Warnow sollen sich zum Landschaftsraum des Flusses öffnen.
- Gebietsprägende Gestaltungsprinzipien sind zu akzeptieren, Gestaltqualitäten beim Gebäudebestand sind zu bewahren; Neubauten sind qualitätvoll und kreativ mit zeitgemäßer Architektursprache einzuordnen.

Sanierungsziel Hochbauliche Gestaltung

8.1.3 Gestaltungsziele

Mit Hilfe der Charakterisierung der einzelnen Quartiere im vorherigen Abschnitt nach ihren Strukturen, Bauformen und Erscheinungsbildern ergeben sich Gestaltungsziele, deren Beachtung sich positiv auf die Stadtgestalt innerhalb des Sanierungsgebietes auswirkt.

Gestaltungsziele

Gleichzeitig gilt es, durch die Formulierung weiterer Vorgaben Beeinträchtigungen des Stadtbildes bzw. der Stadtgestalt zu verhindern.

Die Vorgärten sollen begrünt und gärtnerisch gestaltet werden, sodass die versiegelten Flächen reduziert werden. Daher werden folgende Elemente, welche nicht den Gestaltungszielen entsprechen, abgelehnt:

Vorgärten

- die Unterbringung von PKW-Stellplätzen in Vorgartenbereichen sowie
- die Unterbringung von Müllstellplätzen in Hausvorbereichen im Sichtbereich des öffentlichen Straßenraumes (zulässig nur bei ausreichender Vorgartengröße mit Sichtschutz, Gestaltung entsprechend dem Charakter des dazugehörigen Gebäudes und des jeweiligen Straßenraumes).

Straßenfassaden sollen sich in das Stadtbild einfügen. Gleichzeitig müssen sich Balkone und Terrassen zu den grünen Quartierinnenbereichen orien**Fassaden**

tieren. Daher werden folgende Elemente abgelehnt:

- quartierabhängig Fassadenvorsprünge und Erker mit einer Tiefe von mehr als einem halben Meter bzw. eineinhalb Metern,
- Anordnung von Balkonen an den Straßenfassaden sowie
- flächenhafte Verwendung glänzender Materialien und grellbunter Farben.

Die Dachlandschaft im Rahmenplangebiet ist, resultierend aus den unterschiedlichen Bauformen, sehr vielfältig. Trotzdem sind wenige gestaltungsordnende Prinzipien im Rahmenplangebiet erforderlich. Dachaufbauten sollen sich in Größe, Anzahl und Gestaltung zugunsten der erlebbaren Dachfläche in ihrer Größe der Dachfläche unterordnen. Beim Blick aus der Fußgängerperspektive nach oben dürfen die sichtbaren Traufkanten des Hauptdaches nicht durch Gauben unterbrochen werden. Solar- und Lüftungsanlagen und liegende Dachfenster sind in die Dachebene so zu integrieren, dass sie nicht plastisch vortreten und vom Straßenraum aus nicht als störend empfunden werden. Um dieses zu erreichen, werden folgende Elemente abgelehnt:

Dächer

- die Anordnung von Dacheinschnitten zu den Straßen,
- Gauben, die die sichtbaren Traufkanten des Hauptdaches unterbrechen sowie
- die Anordnung von Dachaufbauten, die die erlebbare Dachfläche dominieren und dadurch optisch zerstören wie z.B. unverkleidete Lüftungsanlagen auf Flachdächern.

Werbung ist grundsätzlich nur an der Stätte der Leistung zulässig. Außenwerbung und Markisen sollen sich die bestehenden Qualitäten des Stadtbildes zunutze machen und sich der Gebäudestruktur unterordnen, sodass sie ihre Funktion im Kontext der historisch gewachsenen Stadtstrukturen erfüllen und einen positiven Beitrag zur Stärkung des unverwechselbaren Standortes leisten. Um diese Ziele umzusetzen, werden folgende Elemente abgelehnt:

Außenwerbung Markisen

- 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 (z. B. Fenster- und Türöffnungen, horizontale und vertikale Fassadenelemente) beziehen oder die diese überdecken,
- gebäudeübergreifende Werbeanlagen,
- Werbeanlagen über einen Quadratmeter, von denen eine die Fassade flächig abdeckende Wirkung ausgeht sowie
- Werbeanlagen mit wechselndem, blendendem oder sich bewegendem Licht.

8.2 Denkmalpflege

Wie im Analyseteil zur Denkmalpflege erläutert, gibt es innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" einige gebietsprägende Einzeldenkmale. Die ehemalige Umspannstation des alten Elektrizitätswerkes ist noch unsaniert. Hier ist zusammen mit dem Eigentümer ein Sanierungskonzept zu entwickeln, welches das Gebäude in eine neue Nutzung bringt und trotzdem möglichst viele Bauteile seiner technischen Innenausstattung erhält.

In unmittelbarer Umgebung dieses Baudenkmals sollen Neubauten in ihrer Höhe unter der Trauflinie der ehemaligen Umspannstation bleiben und zu diesem einen respektvollen Abstand wahren. Außerdem sollten bei Neubauten im Umfeld dieses Denkmals Flachdächer präferiert werden, um das sachlich gehaltene Gebäude nicht durch hohe Dachformen, Aufbauten u.ä. zu beeinträchtigen.



Abb. 79: Blick auf Schaltpult und Schalttafel der ehemaligen Umspannstation (Foto: RGS)

Das Verwaltungsgebäude der ehemaligen Polizeidirektion in der Blücherstraße 1 aus den 50er-Jahren des 20. Jahrhunderts liegt innerhalb der Denkmalbereichssatzung der Steintor-Vorstadt. Bei der Sanierung und der baulichen Ergänzung des Gebäudekomplexes sind die denkmalpflegerischen Belange der Satzung zu beachten. Insbesondere betrifft dies:

- den Stadtgrundriss,
- die Platzanlagen,
- die Grün- und Freiflächen sowie
- die Baufluchten und das historische Erscheinungsbild.

Eine besondere Herausforderung stellt bei der baulichen Ergänzung des Verwaltungskomplexes die Bewältigung des enormen Maßstabssprunges zwischen dem vorhandenen Verwaltungsbau und den bauhistorisch dem 19. Jahrhundert zuzuordnenden kleinen Wohnhäusern im östlichen Teilbereich des Quartiers 096 dar.

Bei zukünftigen Bauvorhaben im Sanierungserweiterungsgebiet ist außerdem zu beachten, dass kleinere Teilbereiche des Rahmenplangebietes innerhalb des Bodendenkmals "Altstadt Rostock" liegen. Das betrifft den

Mühlendamm und die angrenzenden Wasserflächen des Bleichergrabens. Weiterhin ist im Bereich der Neuen Bleicherstraße ein urgeschichtlicher Fundplatz (neolithischer Hortfund) zu verzeichnen.

Für Bauvorhaben in diesen Arealen ist deshalb eine Genehmigung nach § 7 Abs. 6 DschG M-V erforderlich.

 Die als Einzeldenkmal unter Schutz stehende Umspannstation des ehemaligen Elektrizitätswerkes ist denkmalgerecht zu sanieren und in eine neue Nutzung zu bringen. Sanierungsziele Denkmalpflege

• Die historischen Grundstücksgrenzen sind bei Neubebauungen in den Gebäudestrukturen ablesbar zu gestalten.

8.3 Stadtgrün

8.3.1 Landschaftsraum, Grünflächen, Grünverbund

Die Besonderheiten des Rahmenplangebietes mit seiner unmittelbaren Lage am Landschaftsraum der Oberwarnow gilt es zu bewahren und zu stärken. Aus diesem Grund kommt dem durch die Bürgerschaft 2015 beschlossenen "Entwicklungskonzept für den Uferbereich der Oberwarnow"

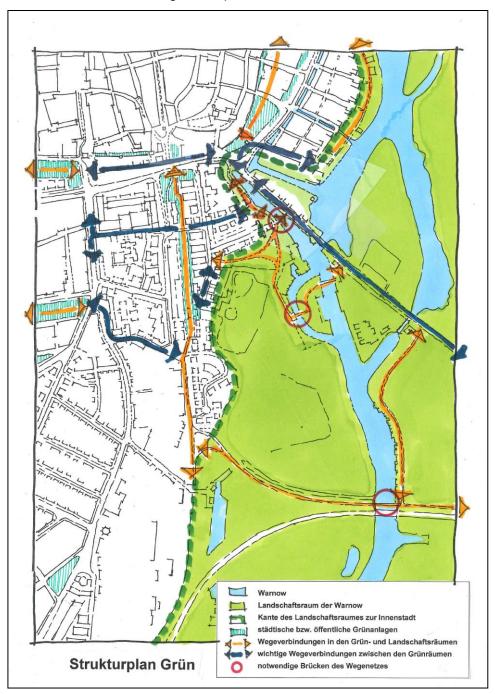


Abb. 80: Strukturplan Stadtgrün zur Verdeutlichung der Einordnung des Rahmenplangebietes in die Innenstadt (RGS)

und den dort festgeschriebenen Entwicklungszielen auch innerhalb des Sanierungserweiterungsgebiets "Ehemaliger Güterbahnhof" eine besondere Bedeutung zu.

Das Sanierungserweiterungsgebiet orientiert sich mit seinen Grünbereichen in zwei Richtungen. Zum einen öffnet es sich nach Osten und nach Süden zum geschützten Landschaftraum der Oberwarnow und zum anderen zu den öffentlichen Grün- und Parkanlagen der Innenstadt.

Verbinder zwischen den Rahmenplanquartieren und dem Landschaftsraum Landschaftraum der Oberwarnow wird der neu entstehende Uferpark sein, der sich von der öffentliches Nordspitze des Bleichergrabens bis zur Warnowinsel über eine Länge von Grün ca. 600 Metern erstrecken kann.

Der Kernbereich des Uferparks liegt am östlichen Ende der Neuen Bleicherstraße. Der zukünftige Park ist im Randbereich des ehemaligen Gaswerkes unterhalb der südlichen Häuserzeile der Neuen Bleicherstraße bis an die Straßeneinmündung Bleicherstraße/Neue Bleicherstraße mit einer attraktiven Freifläche entwickelbar, öffnet sich im Einmündungsbereich dieser Straßen großzügig zum Straßenraum und verbindet sich dort mit dem öffentlichen Grünraum des neuen Wohngebietes auf dem ehemaligen Güterbahnhofgelände.

Ein öffentlicher Spielplatz im Uferpark und eine Einsetzstelle für Kanus und Kajaks können vor allem für die Bewohner das Wohnumfeld des Areals weiter aufwerten und eine hohe Lebensqualität schaffen.

Von der steilen Böschung entlang der Bahnhofstraße geht eine starke Wirkung auf das Stadtbild aus. Sie muss als eine wichtige und sehr präsente Grünfläche neu gestaltet werden. Da die Böschung verschiedenen Eigentümern zuzuordnen ist, ist die Sanierung und Neugestaltung mit den Inhalten der Grundstücksnutzung in Übereinstimmung zu bringen.

Um die Uferbereiche und den Landschaftsraum der Oberwarnow erlebbar werden zu lassen, muss sich, wie im "Strukturplan Grün" dargestellt, ein öffentliches Wegesystem in die Grünräume integrieren.

Die wichtigste Wegeverbindung aus dem Rahmenplangebiet verläuft über eine neu zu errichtende Fußgänger- und Radfahrerbrücke, welche die Neue Bleicherstraße mit dem Mühlendamm verbindet. Entlang des Bleichergrabens in Richtung Östliche Altstadt und Petriviertel und südlich der Neuen Bleicherstraße in Richtung Steintor-Vorstadt sind ebenfalls Fußwegeverbindungen erforderlich.

Ebenfalls resultierend aus dem Uferkonzept zur Oberwarnow sind weitere Wegebeziehungen über die Warnowinsel zum Mühlendamm und im Süden von der Talstraße in Richtung Neubrandenburger Straße sinnvoll und längerfristig möglich. Auch für diese zwei Uferwege muss jeweils eine Fußgängerbrücke über die Warnow gebaut werden. Alle diese Wegeführungen treffen auf den Mühlendamm, dessen straßenbegleitende Fußwege auszubauen sind. Eine Wegeführung quer über das Gelände des ehemaligen Gaswerkes wird es in absehbarer Zeit nicht geben können, weil die Wegenetz

Schutzbedürfnisse der gesicherten Altlastenfläche ein öffentliches Begehen des Areals nicht zulassen.

Das "Entwicklungskonzept für den Uferbereich Oberwarnow" strebt nördlich des Mühlendammes eine weitere direkte Fußgängerführung von der Neuen Bleicherstraße zur Straße Fischerbruch an, um so auf kürzestem Wege zum Petripark und weitergehend zur Holzhalbinsel und zum Stadthafen zu gelangen.

Dem gerecht werdend, sind in der Phase der Erarbeitung der Rahmenplanung, wie in Abbildung 81 dargestellt, drei Wegeführungen vom östlichen Ende der Neuen Bleicherstraße zum Wendehammer der Straße Fischerbruch untersucht und abgewogen worden.

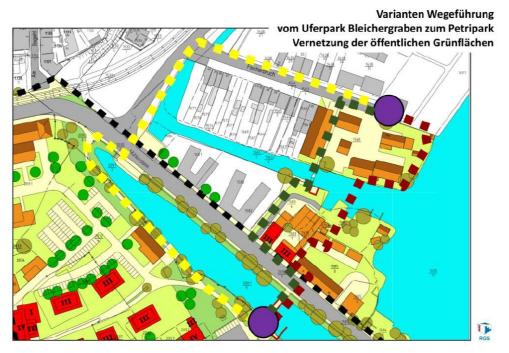


Abb. 81: Varianten zur Umsetzung der Wegeverbindung Uferpark Bleichergraben mit dem Petripark (rot - kurz; grün - mittel; gelb - lang), (RGS)

Diese drei Varianten wurden unter den Prämissen Verkehrsführung und Wegelänge, Kosten und bauliche Realisierungsmöglichkeiten, Eingriffe in Privatbereiche und private Grundstücke, Denkmalpflege und Erlebbarkeit Grün- und Wasserflächen untersucht und bewertet. Diese einzelnen Gesichtspunkte sind in nachfolgender Tabelle dargestellt:

	Vorteile	Nachteile
Variante Rot	 mit ca. 270 m kürzester Weg zwischen den beiden Uferparks kürzester Bezug zwischen dem Bleicher- und dem Fischergraben starke Orientierung an der Uferkante 	 zusätzliche Wegeführung sehr teuer; einschl. Grunderwerb ca. 770.000 € (Kostenschätzung) Wegeführung ausschließlich über private Flächen; dadurch sehr starke Beeinträchtigung der Wohnqualität der Wohngebäude Mühlendamm 8/8 a und Fischerbruch 23; teilweise abschneiden der Wohnfreiflächen vom Wasser

		- sehr enger Weg (Katersteig mit ca. zwei Metern Breite und beidseitigen Zäunen) - sehr schmaler Arbeitsraum für Bau der Fußgängerbrücke - Einschränkung des Bootsverkehrs auf dem Fischergraben - baulicher Eingriff in das Einzeldenkmal "Fischerbruch" - zwingend ampelgesteuerte Fußgängerquerung Straße Mühlendamm auf Höhe Brücke Bleichergraben erforderlich
Variante Grün	 mit ca. 290 Metern kurzer Weg direkter Bezug zwischen dem Bleicher- und dem Fischergraben gegeben guter Bezug zum Wasser durch die Wegeführung mittels Brücke über den Fischergraben spürbare Verbindung zwischen den öffentlichen Grünbereichen des zukünftigen Uferparkes "Bleichergraben" mit dem Petripark 	 zusätzliche Wegeführung teuer; einschl. Grunderwerb ca. 630.000 € (Kostenschätzung) Wegeführung auf der Nordseite des Fischergrabens über private Flächen Entziehung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage der Bootswerft "Schritt" durch dann fehlende Lagerflächen und nicht mehr zu gewährleistende Sicherheit auf dem Grundstück Mühlendamm 6, sehr enger Weg (Katersteig mit ca. zwei Metern Breite und beidseitigen Zäunen) sehr schmaler Arbeitsraum für Bau der Fußgängerbrücke Einschränkung des Bootsverkehrs auf dem Fischergraben baulicher Eingriff in das Einzeldenkmal "Fischerbruch" zwingend ampelgesteuerte Fußgängerquerung Straße Mühlendamm auf Höhe Brücke Bleichergraben erforderlich
Variante Gelb	 kostengünstigste Lösung Mitnutzung des ebenfalls als Rückgrat des zukünftigen Uferparkes "Bleichergraben" neu zu bauenden Parkweges entlang der Südseite des Bleichergrabens; also keine zusätzlichen Kosten durch doppelte Wegeführung, breiter und attraktiver Weg entlang Bleichergraben, 	mit ca. 500 Metern längster Weg zwischen beiden Parks Grünflächenverbund zwischen den Parks weniger ersichtlich, aber noch gegeben

Im Ergebnis der Bewertung ist die "Variante Gelb" die gestalterisch und wirtschaftlich sinnvollste Wegeführung vom zukünftigen Uferpark "Bleichergraben" zum Petripark und so in den Rahmenplan eingearbeitet. Sie verlängert den Weg zwischen beiden Parks zwar gegenüber der kürzesten Variante um knapp das Doppelte, verläuft aber zu 60 % im Grünen und/oder entlang der Warnow. Und durch einen Park soll man ja auch spazieren und die Natur genießen – und da sind längere Wege durchaus willkommen.

Wegebeziehungen aus dem Landschaftsraum der Oberwarnow zu den Wallanlagen mit dem Rosengarten im Norden und Nordwesten, dem Petripark im Norden und der Reiferbahn im Westen über den neu angelegten zentralen Grünraum im neuen Wohngebiet auf dem ehemaligen Güterbahnhof und über die innerstädtischen Anliegerstraßen verbinden die geschützte Flusslandschaft mit den öffentlichen Grünanlagen der Innenstadt.

In die Grünfläche der Böschung entlang der Bahnhofstraße ist eine Wegeverbindung zur Lindenstraße zu integrieren, die mit einem Aussichtspunkt zu koppeln ist, von dem aus man das gesamte untere Areal bis zum Mühlendamm und bis zur Altstadt überschauen kann.

8.3.2 Straßengrün und Innenhöfe

Grün in den öffentlichen Straßen ist ein wesentliches Gestaltungselement, erhöht die Lebensqualität innerhalb einer Stadt und befördert die Vernetzung öffentlicher Grün- und Freiräume.

Straßengrün

Weitere Elemente des Straßengrüns im Sanierungserweiterungsgebiet sind kleine Gründerzeit-Vorgärten und begrünte größere Grünflächen vor Gebäuden der 50er- und 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts. Beides ist zu erhalten und zu entwickeln. Vorgärten dürfen nicht für Pkw-Parkplätze befestigt und fremdgenutzt werden. Mülltonnenstellplätze sind im Gebäude oder im Innenhof unterzubringen. Im Vorgarten dürfen sie nur ausnahmsweise eingeordnet werden, wenn sie nicht mehr als die Hälfte der Vorgartentiefe einnehmen und durch vorgartengerechte Einfriedungen eingehaust sind.

Straßenbäume können die Gestaltung der Vorstadtstraßen auflockern und die Lebensqualität positiv beeinflussen. Wo vom Straßenquerschnitt möglich, sollen Straßenbäume zusammen mit öffentlichen Pkw-Stellplätzen eingeordnet werden.

Die Einordnungsmöglichkeiten sind bei jeder Straßenplanung gewissenhaft zu prüfen. In einigen Bereichen (z. B. vor dem Verwaltungsgebäude der ehemaligen Polizeidirektion) sollten ergänzend zu den Straßenbäumen auch in den privaten Gebäudevorflächen Bäume gepflanzt werden.

Die Innenhöfe des Rahmenplangebietes sind unterschiedlich begrünt. Grundsätzlich ist die Begrünung innerhalb der Quartiere, wo sinnvoll möglich, zu erhöhen, um damit das Mikroklima innerhalb der Baublöcke zu verbessern, aber auch, um die Lebensqualität innerhalb der Hofgrundstücke zu verbessern.

Innenhöfe

In den einzelnen Quartieren sind verschiedene Planungsziele zum Innenhofgrün fixierbar.

Quartier 094 "Ostsee-Zeitung"

Der Wirtschaftshof ist nur bedingt entsiegelbar. Trotzdem können im Interesse eines guten Mikroklimas im Quartierinneren zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen, wo möglich, Bäume gepflanzt werden. Fassadenbegrünungen können den positiven Effekt verstärken.

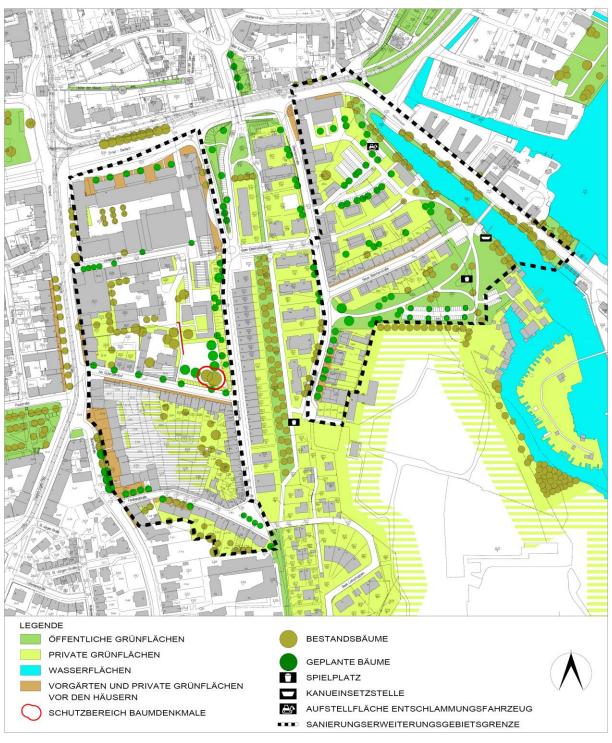


Abb.83: Plan Stadtgrün (RGS)

Quartier 095 "Lindenstraße"

Die Wohnhöfe entlang der Richard-Wagner-Straße und im oberen Bereich der Straße Am Güterbahnhof sind ebenso wie der Innenhof des JAZ gut begrünt. Die Schulhofflächen und die geplanten Erweiterungsflächen sind maximal zu begrünen. Gleiches gilt für das Grundstück des Eichamtes. Im Zusammenhang mit einer baulichen Erweiterung oder einer Neubebauung des Eichamtes oder einer anderen öffentlichen Verwaltung sollte der Versiegelungsgrad reduziert werden. Die beiden Baumdenkmale im Süden des Quartiers an der Ecke Am Güterbahnhof/Bahnhofstraße sind zu erhalten und entsprechend zu schützen. Eine dicht heran rückende Bebauung ist im Interesse des Erhaltes der Bäume abzulehnen.



Abb. 84: unsanierte Böschung entlang der Bahnhofstraße (Foto: WIMES)

Quartier 096 "Polizeidirektion"

Die Begrünung der Hofgrundstücke der kleinteiligen Wohnhäuser auf beiden Seiten der Ferdinandstraße, in der Bahnhofstraße und im unteren Abschnitt der Straße Am Güterbahnhof ist sehr gut und muss erhalten werden. Sanierungen und bauliche Ergänzungen auf den landeseigenen Grundstücken müssen eine zukünftig intensivere Begrünung der Landesliegenschaft berücksichtigen.

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

Das Quartier wird momentan durch eine sehr hohe Versiegelung geprägt, der sich aus der ehemaligen industriellen Nutzung des Areals ergibt. Die Innenflächen des Quartiers sind im nördlichen Bereich der Pflegeresidenz weiter zu entsiegeln. Im südlichen Bereich, in welchem eine Wohnbebauung neu entstehen soll, muss im Zusammenhang mit dem Abbruch der Industrieruinen eine komplette Entsiegelung des Geländes erfolgen. Zukünftige Neubauten sind in großzügige private Grünflächen einzubetten.

Entlang des Bleichergrabens soll der nördliche Abschnitt des zukünftigen öffentlichen Uferparkes auf Grundstücksflächen entstehen, die vom benachbarten privaten Eigentümer anzukaufen sind. Die Breite des öffentlichen Parkbereiches muss die Einordnung eines Uferweges und seine anspruchsvolle Begrünung ermöglichen. Im Übergangsbereich zu diesem öffentlichen Uferstreifen ist es wichtig, dass auch die unmittelbar angrenzen-

den privaten Hofflächen so begrünt werden, dass ein insgesamt attraktiver breiter grüner Uferstreifen zum Bleichergraben entstehen kann.

Durch diese Maßnahmen kann sich das Quartier 097 zukünftig mit einer hohen Innenhofqualität zum Ufer der Oberwarnow öffnen. Davon profitieren dann sowohl die Öffentlichkeit als auch die angrenzenden Privateigentümer.

Quartier 098 "Neue Bleicherstraße"

Die Hofgrundstücke des Quartiers 098 sind gut begrünt. Dies ist zu erhalten. Auf den zurzeit überwiegend unbebauten Grundstücken Bleicherstraße 13 - 20 kann eine das Grundstück teilweise unterbauende Tiefgarage entstehen. Diese muss in den Bereichen, in welchen sie nicht durch Wohnungsbau überbaut wird, begrünt werden.

Das nur an zwei Seiten baulich geschlossene Quartier 098 öffnet sich zukünftig über den unmittelbar an die Baugrundstücke angrenzenden neuen Uferpark großzügig zur Oberwarnow.

Zusammenfassend lassen sich mehrere Sanierungsziele zum Grün innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes formulieren:

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.

Sanierungsziele Stadtgrün

- Stärkung des Verbundes der öffentlichen Grünanlagen und der Vernetzung mit dem geschützten Landschaftsraum der Oberwarnow durch das Anlegen eines Uferparkes entlang der Oberwarnow und südlich der Neuen Bleicherstraße sowie eine Neugestaltung der Grünflächen auf der Böschung entlang der Bahnhofstraße.
- Etablierung eines durchgängigen Wegenetzes zwischen und innerhalb der Grünanlagen und entlang der Uferbereiche der Oberwarnow mit den notwendigen Brücken im Interesse einer Erlebbarkeit der Landschafts- und Grünräume für die Öffentlichkeit.
- Erhalt und Erweiterung des Straßenraumgrüns von Vorgärten und Straßenbäumen zur Steigerung der Stadtraumqualität.
- Neubau eines weiteren Spielplatzes und einer Kanueinsetzstelle im zukünftigen Uferpark.
- Stärkere Entsiegelung und Begrünung der Quartierinnenhöfe im Interesse einer ausgewogenen Lebensqualität und Erhöhung des Anteils Fassaden- und Dachbegrünungen.

8.4 Nutzung

8.4.1 Flächennutzung und Nutzungskategorien

Grundlage der planerischen Festlegungen zur Nutzung ist der Flächennutzungsplan (F-Plan) der Hansestadt Rostock. Die städtebauliche Rahmenplanung für das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" basiert auf dem dargestellten Innenstadt-Auszug des gültigen Flächennutzungsplanes von 2009.

Flächennutzungsplan

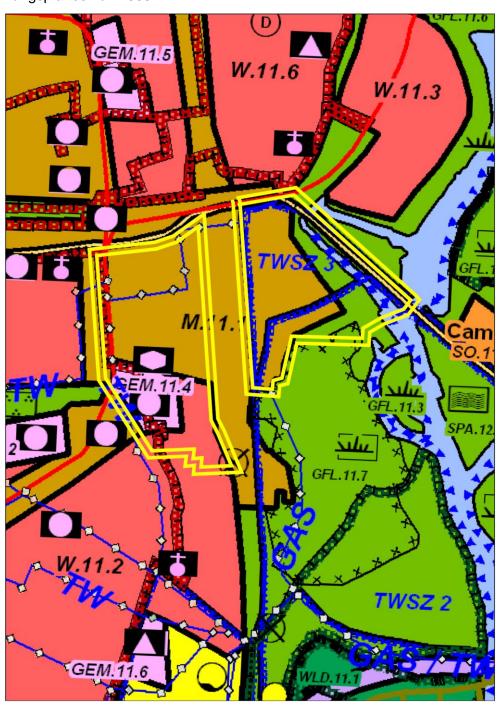


Abb. 85: Auszug aus dem Flächennutzungsplan mit dem Bereich des Sanierungserweiterungsgebietes (gelbe Doppellinie Grenzen Erweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof") (Plan: Hansestadt Rostock)

Der Hauptteil des Rahmenplangebietes einschließlich der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes ist im F-Plan als Mischgebietsfläche (M) ausgewiesen. Diese Mischgebietsfläche ist klar zu den Wohnbauflächen der nördlich angrenzenden Östlichen Altstadt und der westlich liegenden Steintor-Vorstadt abgegrenzt. Sie liegt im Norden beidseitig der Ernst-Barlach-Straße und zieht sich in die Grubenstraße sowie in die August-Bebel-Straße hinein. Lediglich die im südwestlichen Bearbeitungsbereich gelegenen Grundstücke im Landeseigentum im Quartier 096 "Polizeidirektion" werden als Gemeinbedarfsflächen (GEM) definiert. Der weitere Teil dieses Quartiers 096 und die Häuserzeile auf der Südseite der Ferdinandstraße sind dann, wie die meisten Bereiche der Steintorvorstadt, als Wohnbaufläche (W) festgesetzt. Das Areal am östlichen Rand des Rahmenplangebietes, angrenzend an die Flussniederung der Warnow, ist im F-Plan als Grünfläche ausgewiesen.

Die stadtstrukturelle Einordnung des Sanierungserweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" in die Innenstadt wird im folgenden "Plan der Verflechtungen des Sanierungserweiterungsgebietes in der Innenstadt" deutlich.

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. Zwischen Altstadt und den Vorstädten liegen die historischen Wallanlagen, die bei entsprechender Gestaltung natürlich, wie z. B. mit dem Rosengarten, ein verbindendes Element sein können.

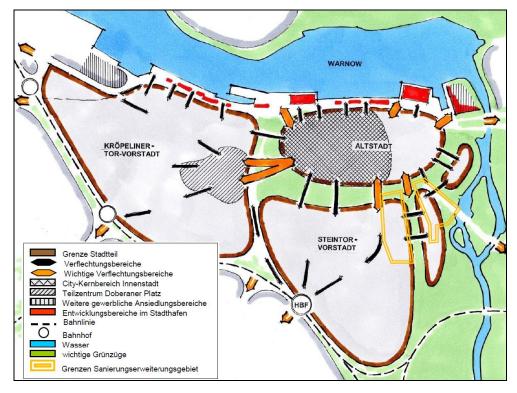


Abb. 86: Plan der Verflechtungen des Sanierungserweiterungsgebietes mit der Innenstadt (RGS)

Das Sanierungserweiterungsgebiet setzt sich deutlich von der historischen Altstadt ab. Seine beiden wichtigsten funktionellen Verbindungsachsen zur Altstadt liegen im Norden am Steintor und an der Grubenstraße. Funktionell etwas untergeordnete Verbindungen existieren in West-Ost-Richtung zur Steintor-Vorstadt und zum Petriviertel.

Der westliche Teilbereich des Erweiterungsgebietes gehört zur Steintor-Vorstadt. Abgesetzt durch einen öffentlichen Grünraum orientiert sich der östliche Bereich des Sanierungserweiterungsgebietes zum Landschaftsraum der Oberwarnow. Dieser Innenstadtbereich gehört zur baulichen Kante, die sich von der Holzhalbinsel im Norden über das Petriviertel bis zum ehemaligen Güterbahnhof erstreckt und sich durch einen städtischen Grünraum von der Altstadt bzw. von der Steintor-Vorstadt absetzt.

Die Nutzungskategorien der Baunutzungsverordnung (BauNVO) werden im Folgenden für eine notwendige detailliertere Beschreibung der Nutzungsziele inhaltlich weiter aufgeschlüsselt.

Nutzungskategorien

Die Nutzungskategorien lassen sich wie folgt beschreiben:

W1 - Innerstädtisches Wohnen

In den letzten 20 Jahren hat ein Nutzungswandel der ehemals gewerblich bzw. industriell geprägten Quartiere hin zu Wohnquartieren stattgefunden.

Hauptauslöser dafür waren der Wegfall des ehemaligen Güterbahnhofes und seine konsequente Umnutzung zu einem innerstädtischen Wohngebiet. Dementsprechend hat sich im östlichen Teil des Quartiers 096 "Polizeidirektion", auf der Südseite der Ferdinandstraße und im Bereich der Bleicherstraße und der Neuen Bleicherstraße die Wohnnutzung stabilisiert und ausgeweitet. Trotzdem gibt es noch kleinteiliges, zumeist stilles Gewerbe.

Die Nutzungsstruktur der W1-Gebiete orientiert sich somit am Charakter "Allgemeiner Wohngebiete" gemäß § 4 BauNVO.

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

- kleinteilig und räumlich begrenzt,
- kleinere Nahversorgung für den hohen Bevölkerungsanteil,
- der Versorgung des Gebietes dienende Schank- und Speisewirtschaften,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
- freie Berufe.
- nicht störende kleinteilige Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe.

Innerstädtisches Wohnen W1

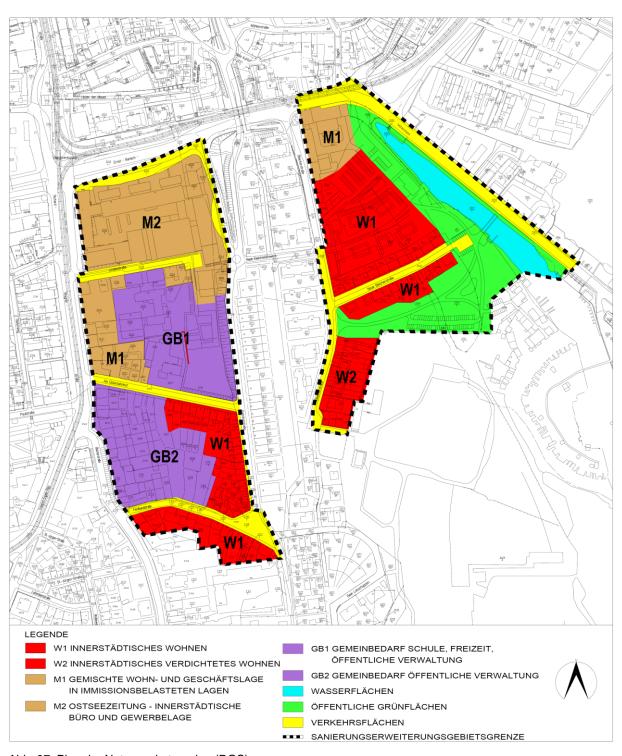


Abb. 87: Plan der Nutzungskategorien (RGS)

Der Erhalt und die Stärkung der Wohnnutzung in den zumeist noch in ihren historischen Baustrukturen erhaltenen Quartieren ist allgemeines Ziel bei der Berücksichtigung weiterer Gewerbeansiedlung in den W1-Gebieten. Gewerbliche Nutzungen sollten sich vor allem auf die Erdgeschossbereiche konzentrieren. Innenstadtrelevanter Einzelhandel spielt in den W1-Gebieten keine Rolle, weil das Areal weit ab vom City-Kernbereich und außerhalb von stark frequentierten Laufzonen liegt.

W2 - Innerstädtisches verdichtetes Wohnen

Das kleine Gebiet W2 am südlichen Ende der Bleicherstraße kann weitgehend neu überbaut werden. Prinzipiell ist es in seinen Nutzungsmöglichkeiten genauso einzustufen wie die W1-Gebiete.

Allerdings können auf den zusammenhängend zu bebauenden Grundstücken in einer flächigen Unterbauung im Basisgeschoss bzw. in einem Kellergeschoss zusätzlich zu den notwendigen Stellplätzen auch Anliegerparkplätze für die Bewohner des Rahmenplangebietes untergebracht werden. Dadurch erhöht sich der Überbauungsgrad des Grundstückes über das für die Wohnbebauung erforderliche Maß.

M1 - Gemischter Wohn- und Geschäftsbereich in immissionsbelasteten Lagen

Diese innerstädtischen Areale befinden sich an den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen Ernst-Barlach-Straße und Richard-Wagner-Straße.

Die mit M1 ausgewiesenen Flächen weisen im Bestand meistens eine Mischung von Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung auf. Der Anteil der Wohnnutzung im Verhältnis zu anderen Nutzungsarten ist unterschiedlich ausgeprägt. Gleichfalls sind vollständig gewerblich genutzte Grundstücke keine Seltenheit. Sondernutzungen (z. B. ein Alten- und Pflegheim) ersetzten ehemalige industrielle Nutzungen und füllen heute bauliche Großstrukturen. Der Anteil an Gewerbe resultiert aus der historischen Entwicklung dieser Bereiche, die durch die direkte Anbindung an regional bedeutsame Straßen gute Entwicklungsmöglichkeiten boten.

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

Auch in der weiteren Entwicklung des Sanierungserweiterungsgebietes 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 werden die Anzahl von Wohnungen kaum 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. Außerdem darf neu einzuordnendes Wohnen nicht zu Konflikten mit bestehenden gewerblichen Nutzungen führen.

Kleinteiliger Einzelhandel in den Erdgeschossbereichen kann entlang der Richard-Wagner-Straße die Geschäftslage in dieser Straße verbessern.

Innerstädtisches verdichtetes Wohnen W2

Immissionsbelastete Lagen M1

Von der Altstadt und damit auch vom City-Kernbereich durch die Steintor-Kreuzung stadträumlich getrennt, haben die Geschäfte in dieser Straße allerdings ausschließlich einen Bezug zur Steintor-Vorstadt.

M2 – Ostsee-Zeitung – Innerstädtischer Büro- und Gewerbestandort

Das Areal der Ostsee-Zeitung ist ein funktionelles und baustrukturelles Sonderareal.

Entstanden auf der Abbruchfläche des ehemaligen Stadttheaters war es von Anfang an als ein Baukomplex mit Sonderfunktionen innerhalb der Innenstadt konzipiert.

Den hochwertigen Bürostandort als Medienstandort mit einer auch überregionalen Ausstrahlung gilt es für die Stadt zu erhalten und auszubauen. Der große Veranstaltungssaal und kleinere Konferenzräume können auch zukünftig als Tagungs- und Veranstaltungsorte das Quartier stärken. Die Druckerei, mit ihrer Lage in der Innenstadt und insbesondere mit ihren Anlieferbedingungen nicht in allen Belangen ideal, ist aber als Kraftzentrum und Kernbereich des Medienstandortes unverzichtbar und kann deshalb im Quartier erhalten werden.

GB1 – Gemeinbedarf Schule, Freizeit und öffentliche Verwaltung

Auf dem als Gemeinbedarfsfläche GB1 ausgewiesenen Areal im Quartier 095 "Lindenstraße" liegen Entwicklungsflächen für den Schulstandort der Jenaplanschule, das Kulturzentrum Jugend-Alternativ-Zentrum JAZ und das landeseigene Eichamt.

Diese Nutzungen sollen am Standort erhalten und entwickelt werden. Insbesondere für die Schule gibt es erheblichen Entwicklungsbedarf. Entwicklungsflächen für die Bebauung liegen entlang der Lindenstraße und für erforderliche Freiflächen an der Straßenecke Am Güterbahnhof/Bahnhofstraße. Auf diesen GB1-Flächen ist Wohnnutzung nicht möglich, weil durch die Anlieferung der benachbarten Druckerei Verkehrslärm erzeugt wird und durch die Schule und das Kulturzentrum starker Fußgänger- und Fahrverkehr vorhanden ist und es auch zu unmittelbaren Lärmbelästigungen durch die Kinder und Jugendlichen außerhalb ihres Geländes kommen kann.

GB2 – Gemeinbedarf öffentliche Verwaltung

Die Gemeinbedarfsfläche GB2 umfasst die im Eigentum des Landes Mecklenburg-Vorpommern befindlichen Grundstücke der bisherigen Polizeidirektion.

Die Landesregierung plant den Ausbau der Liegenschaften in Rostock als Landes-Behördenzentrum. Dies ist eine wichtige strukturelle Grundsatzentscheidung zugunsten der Hansestadt Rostock.

Die Sanierung des Gebäudebestandes und bauliche Ergänzungen müssen Rücksicht auf die benachbarte Wohnbebauung nehmen.

Ostsee-Zeitung M2

Gemeinbedarf GB₁

Gemeinbedarf GB₂

Offentliche Grünflächen entlang der Oberwarnow

Entlang der Uferzonen der Oberwarnow soll ein kleinerer Uferpark entstehen. Bestandteil dieses Parkes kann eine gebietsorientierte Kanueinsetzstelle werden, sodass Bewohner des Rahmenplangebietes von ihrer Wohnlage am Wasser profitieren und Ober- und Unterwarnow für Freizeitsportaktivitäten nutzen können.

Öffentliche Grünflächen

Stabilisierung und behutsame Erweiterung der Wohnstandorte im Einklang mit den gesamtstädtischen Zielen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) und eine qualitative Verbesserung des Wohnens als ein wesentlicher belebender Standortfaktor der Innenstadt.

Sanierungsziele Nutzung

- Ansiedlung ergänzender Infrastruktur zum Wohnen, wie z. B. eines kleineren Nahversorgers.
- Stabilisierung und Erweiterung des städtischen Schulstandortes in der Lindenstraße als Beitrag zu einer qualitativ hochwertigen gesamtstädtischen Schullandschaft.
- Stabilisierung und Erweiterung der Standorte der öffentlichen Verwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern.
- Ansiedlung kleinteiliger gewerblicher Nutzungen im Einklang mit dem Wohnen.
- Stabilisierung und qualitative Aufwertung des Medienstandortes im Komplex der Ostsee-Zeitung.
- Erhalt und Stabilisierung des JAZ als freier Kulturträger und anerkannter Bestandteil der Rostocker Kulturlandschaft.
- Aufwertung der Uferzonen der Oberwarnow durch die behutsame Entwicklung einer gebiets- und wasserbezogenen touristischen und Freizeitinfrastruktur.

8.4.2 Einzelhandel

Basis für die Beurteilung möglicher Sanierungsziele zum Einzelhandel im Sanierungserweiterungsgebiet ist ein Einzelhandelsgutachten aus dem Jahre 2007, welches sich nicht nur mit der Rostocker Innenstadt befasst, sondern Entwicklungsempfehlungen für die Gesamtstadt formuliert.

In diesem Gutachten werden im Interesse einer dringend erforderlichen Steuerbarkeit von Einzelhandelsansiedlungen im Stadtgebiet nach Größe und Bedeutung abgestufte Entwicklungsbereiche für den Einzelhandel ausgewiesen.

Zentrengliederung Gesamtstadt

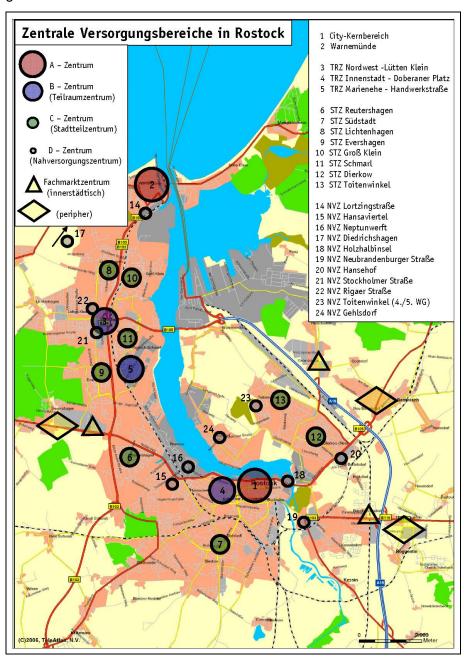


Abb. 88: Plan der zentralen Versorgungsbereiche Rostocks mit A1-Zentrum City-Kernbereich (aus Einzelhandelsgutachten 2007; Dr. Lademann & Partner)

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.

Auf der Basis des Gutachtens 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 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.

Weite Teilbereiche des angrenzenden Sanierungsgebietes "Stadtzentrum Rostock" sind als A-Zentrum definiert, das alle wesentlichen Kriterien eines gesamtstädtisch bedeutsamen Hauptversorgungsbereiches (City-Kernbereich) aufweist und somit über den Stadtteil hinausreichende Funktionen wahrnimmt.

Am dichtesten schiebt sich der City-Kernbereich mit seiner südöstlichen Ecke in der Steinstraße an das Rahmenplangebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" heran. Bedingt durch die stadträumliche Situation vor dem Steintor mit einer großflächigen Verkehrskreuzung ist der City-Kernbereich nicht über das Steintor hinaus nach Süden ausweitbar.

Im Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" gibt es keine Einzelhandelsbereiche. Das Gebiet profitiert aber von der unmittelbaren Nähe zum Stadtzentrum.

Einzelhandelsbereiche

Einzelne Geschäfte in der angrenzenden Richard-Wagner-Straße weisen eine nur geringe Einzelhandelskonzentration auf und müssen sich auf das unmittelbare Wohn- und Arbeitsumfeld konzentrieren.

Die Grubenstraße mit ihrem ebenfalls auf das direkte Umfeld bezogenen Einzelhandelsbesatz besitzt im Süden um die Viergelindenbrücke einen erhöhten Geschäftsanteil. Diese Nutzungsstruktur wird aber südlich der Barlach-Brücke im Wohngebiet des ehemaligen innerstädtischen Güterbahnhofes nicht aufgenommen.

Weitere Einzelhandelsflächen sind im Rahmenplangebiet aus nutzungsstruktureller Sicht nicht erforderlich. Dienstleister, die das unmittelbare Wohn- und Arbeitsumfeld bedienen, können in den Erdgeschossbereichen aller Quartiere eingeordnet werden.

Eine ergänzende Untersuchung zum gesamtstädtischen Einzelhandelskon- Nahversorgung zept wurde im Zusammenhang mit der Erstellung des B-Planes Nr. 11.W.159 "Ehemaliger Friedrich-Franz-Bahnhof" beauftragt.

Unmittelbar südlich der Barlach-Brücke waren auf der Basis eines Teilgutachtens zum Einzelhandel aus dem Jahr 2009 ein Lebensmitteleinzelhänd-

ler mit bis zu 1.400 m² Verkaufsfläche als Vollsortimenter und für Drogeriewaren mit maximal 300 m² sowie in der Summe aller Läden insgesamt bis zu 1.600/1.700 m² Verkaufsfläche geplant.

Zentrenrelevante Warengruppen sollten dabei ausgeschlossen werden.

Realisiert worden ist davon nichts, sodass es einen solitären Nahversorgungstandort im Einzugsbereich des Rahmenplangebietes nicht gibt. Insbesondere das Fehlen eines, wenn auch nur kleinen Nahversorgers für Waren des täglichen Bedarfs, wird von den Bewohnern stark vermisst. Deshalb ist es Entwicklungsziel, einen kleineren Nahversorger für die fußläufige Versorgung der Bewohner des Areals im Rahmenplangebiet zu etablieren. Dieser ist als "der Versorgung des Gebiets dienender Laden" (§ 4 BauNVO) auch in den Quartieren mit hauptsächlicher Wohnnutzung integrierbar und hat mit einer geringen Größe (unter 800 m²) den Vorteil, dass kein gebietsfremder Pkw-Verkehr in das Areal hineingezogen werden muss.

Ansiedlung ergänzender Infrastruktur zum Wohnen, wie z. B. eines kleineren Nahversorgers.

Sanierungsziel Handel

8.4.3 Wohnnutzung

Das Wohnen ist eine der wichtigsten Nutzungsarten der Rostocker Innenstadt und markantester Katalysator für ein lebens- und liebenswertes intaktes innerstädtisches Leben.

Wohnen

Wo Menschen wohnen und leben, veröden Innenstädte nicht, sondern besitzen auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten und Arbeitszeiten eine hohe Anziehungskraft.

Seit Ende der 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts hat sich das Wohnen qualitativ und quantitativ wesentlich verändert. Die Talsohle in der Bevölkerungsentwicklung der Hansestadt Rostock ist lange durchschritten, die Bevölkerungszahlen sind gesamtstädtisch, insbesondere auch in der Innenstadt, 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 (z. B. im Petriviertel oder auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofes) eine wesentliche Bedeutung zu.

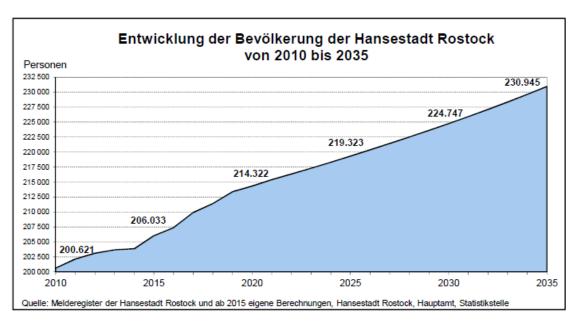


Abb. 89: Einwohnerentwicklungsprognose 2010 bis 2035 in der Gesamtstadt (WIMES)

Die Innenstadt wird sich auch in den kommenden Jahren im Verhältnis zur Gesamtstadt überproportional weiter positiv entwickeln. Zum Ende des Jahres 2015 wohnten 18.521 Einwohner in der Innenstadt – und für die kommenden zehn Jahren wird ein weiterer Zuwachs von mindestens 500 Einwohnern prognostiziert.

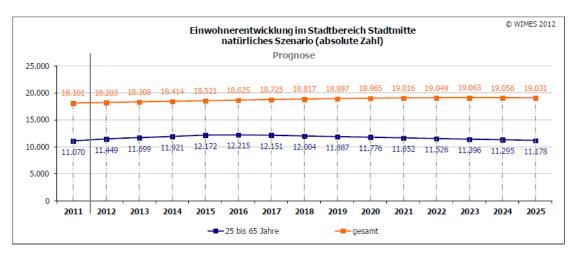


Abb. 90: Prognostizierter Bevölkerungszuwachs in der Innenstadt zwischen 2011 und 2025 (WIMES)

Um den wachsenden Bedarf abdecken zu können, ist in den kommenden Jahren weiterer Wohnungszuwachs erforderlich. Ein kleiner Teil dieses Wohnungszuwachses kann auch im Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" geschaffen werden.

Innerhalb des Rahmenplangebietes wird in moderater Form ergänzender Wohnungsneubau vorgeschlagen. Neubauten werden sich in bereits erschlossenen Bereichen an der Südseite der Neuen Bleicherstraße und im Innenbereich des Quartiers 097 "Elektrizitätswerk" sowie am Südende der

Bleicherstraße einordnen. Um vorhandene Wohn- und Lebensqualitäten (wie z. B. Belüftung und Besonnung oder der Blick in vorhandene Grünräume) erhalten zu können, werden Neubauten im Gebiet überwiegend in offener Bauweise entstehen und sich in ihrer Geschossigkeit am unteren Rand vorhandener Gebäudehöhen orientieren.

Insgesamt können durch Neubauten im Rahmenplangebiet zwischen 95 und 135 Wohnungen entstehen. Der größte Standort liegt im Innenbereich des Quartiers 097 "Elektrizitätswerk" und entlang der Bleicherstraße mit 55 bis 80 Wohneinheiten. Durch Lückenschließungen auf der Nord- und Südseite der Neuen Bleicherstraße, einem Neubaustandort am unteren südlichen Ende der Bleicherstraße und einer kleinen Lückenschließung an der Ecke Ferdinandstraße/Blücherstraße können ergänzend dazu zwischen 40 und 55 Wohnungen gebaut werden.

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.

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 Sanierungserweiterungsgebietes sollten die Eigennutzung von Wohnraum und das familiengerechte und das Mehrgenerationenwohnen sein, um die Bindung der Eigentümer zum Stadtviertel zu verstärken.

Das Sanierungsziel zum Wohnen ist eine Stabilisierung und behutsame Sanierungsziel Erweiterung der Wohnstandorte im Einklang mit den gesamtstädtischen Zielen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) und eine qualitative Verbesserung des Wohnens als ein wesentlicher belebender Standortfaktor der Innenstadt.

Wohnen

8.4.4 Gewerbliche Nutzungen und öffentliche Verwaltung

Gewerbliche Nutzungen waren ursprünglich zusammen mit industriellen Nutzungen im Areal prägend. Heute ordnen sie sich außer im Quartier 094 "Ostsee-Zeitung" der Wohnnutzung unter.

Gewerbe & Verwaltung

Auch zukünftig können gewerbliche Nutzungen, die sich entsprechend den Vorschriften der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in "Allgemeine Wohngebiete" (§ 4 BauNVO) bzw. in "Mischgebiete" (§ 6 BauNVO) einfügen lassen, im Rahmenplangebiet zugelassen werden. Außer bei freien Berufen sollten sich die Gewerbe in den Erdgeschossbereichen einordnen.

Standorte der öffentlichen Verwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind ein wichtiger Bestandteil der oberzentralen Funktion der Hansestadt Rostock. Sie sind, wo möglich, zu stärken und auszubauen. Deshalb sind der Erhalt der beiden Verwaltungsstandorte und ihr möglicher Ausbau im Einklang mit den Nutzungen und den Maßstäblichkeiten des gebauten Umfeldes in den Quartieren 095 "Lindenstraße" und 096 "Polizeidirektion" ein wichtiges Planungsziel.

Der Gebäudekomplex der Ostseezeitung wird in der Öffentlichkeit noch nicht genügend als ein wichtiger Medienstandort wahrgenommen. Durch einen gezielten, stadtverträglichen Ausbau kann er gestärkt werden und die oberzentrale Bedeutung der Hansestadt Rostock erhöhen.

- Im Einklang mit dem Wohnen können weiterhin kleinteilige gewerbli- Sanierungsche Nutzungen angesiedelt werden.
- Der Ausbau der öffentlichen Verwaltung des Landes Mecklenburg- tung Vorpommern ist ein wesentliches Sanierungsziel.
- Eine Stabilisierung und qualitative Aufwertung des Medienstandortes im Komplex der Ostsee-Zeitung ist ebenfalls ein wichtiges Sanierungsziel.

ziele Gewerbe & Verwal-

8.4.5 Bildung, Kultur und Freizeit

Um die Bedeutung der Jenaplanschule in der Bildungsstruktur der Bildung Rostocker Innenstadt erkennen zu können, ist eine Gesamtsicht auf die Bildungslandschaft der Innenstadt erforderlich.

Grundlage für die erforderlichen planerischen Ansätze zum Bildungsbereich ist die 3. Fortschreibung einschließlich der Aktualisierung des Schulentwicklungsplanes der Schulnetze der allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Rostock (Betrachtungszeitraum bis 2015/2016). 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.

Deutlich erkennbar ist, dass es ein dichtes und von der Angebotspalette verschiedener Schulformen breites Angebot an Schularten gibt, sodass bisher eine gute Versorgung der Kinder und Jugendlichen im Innenstadtbereich gewährleistet werden kann.

Ein Ausbau von Schulstandorten soll an der Jenaplanschule "Peter Petersen" in der Lindenstraße 3 a erfolgen. Hier ist, basierend auf der Grundschule, in den vergangenen Jahren eine weiterführende Schule als Integrierte Gesamtschule mit dem vorhandenen Grundschulteil aufgebaut wor-

den. Geplant ist ein weiterer inhaltlicher Ausbau der Schule um die Sekundarstufe II. Um dies umsetzen zu können, ist eine bauliche Erweiterung des Schulstandortes um ein weiteres Schulgebäude als Neubau erforderlich. Im Städtebaulichen Rahmenplan ist diese Erweiterung auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2013 entlang der Lindenstraße mit Anbindung an das Bestandsgebäude vorgesehen. Eine Erweiterung der Sporthalle von einer Einfeld- zu einer Zweifeldanlage ist auf den zur Verfügung stehenden Grundstücksflächen allerdings nicht möglich. Weitere eventuell notwendige Erweiterungsmöglichkeiten der Jenaplanschule auch außerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes in einer zumutbaren Wegeentfernung sind bei Bedarf zu prüfen.

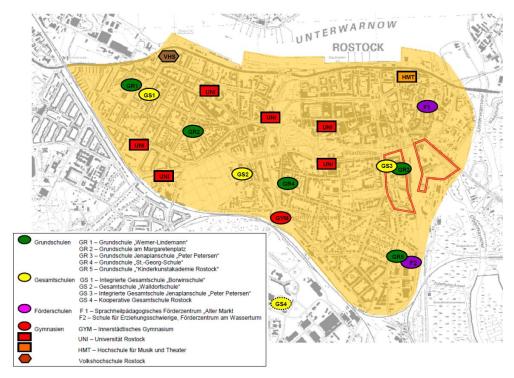


Abb. 91: Plan Wesentlicher Bildungsstandorte in der Innenstadt

Eine Analyse der Beschulungssituation im Bereich Mitte der Hansestadt Rostock vom September 2015 zeigt allerdings auch, dass aufgrund der aktuellen prognostizierten demografischen Entwicklung im Stadtbereich Mitte und dem voraussichtlich steigenden Anteil von Personen mit Migrationshintergrund in den kommenden Jahren ein systematischer Anstieg der Kinder und Jugendlichen im schulpflichtigen Alter erwartet werden muss. Verstärkt wird diese Entwicklung in der Rostocker Innenstadt durch die rechtlich geregelte Möglichkeit der freien Schulwahl der Erziehungsberechtigten in Mecklenburg-Vorpommern (§ 45 Absatz 1 SchulG M-V) im Bereich der weiterführenden Arten. Um dem zu begegnen, ist ein Ausbau der Kooperativen Gesamtschule Südstadt (KGS) in der Mendelejewstraße 12 a (hinter dem Hauptbahnhof) um die Sekundarstufe II geplant. Um dies umsetzen zu können, soll die benachbarte zurzeit leer stehende ehemalige berufliche Schule in der Erich-Schlesinger-Straße 37 a saniert und ausgebaut werden.

Die Universität Rostock wird neben dem Auf- und Ausbau ihrer Campusund Klinikstandorte westlich der Innenstadt wesentliche Bereiche in der Innenstadt einschließlich ihres repräsentativen Hauptstandortes am Uni-Platz weiterentwickeln 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 seit dem Ende der 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts ist eine Erfolgsgeschichte und hat sowohl unserem Bundesland als auch der Stadt Rostock einen erheblichen kulturellen Aufschwung beschert.

Das Sanierungsziel zur Bildung lässt sich für das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" wie folgt zusammenfassen:

Stabilisierung und Erweiterung des städtischen Schulstandortes in der Lindenstraße als Beitrag zu einer qualitativ hochwertigen gesamtstädtischen Schullandschaft.

Sanierungsziel **Bildung**

Die Kulturlandschaft in Rostock mit all ihren Facetten muss der Bedeutung Kultur Rostocks als Oberzentrum entsprechen. Traditionell konzentrieren sich viele Bereiche des kulturellen Lebens einer Stadt, so auch in Rostock, im historischen Innenstadtbereich.

Im Sanierungserweiterungsgebiet liegt im Quartier 095 "Lindenstraße" das Jugend-Alternativ-Zentrum JAZ, das in den letzten Jahren durch einen Neubau am Standort oberhalb der Bahnhofstraße stabilisiert werden konnte. Das JAZ ist und bleibt ein wichtiger Baustein in der alternativen Kulturszene der Hansestadt Rostock und wird langfristig am Standort bleiben. Quartierintern gibt es gute Synergieeffekte zur benachbarten Jenaplanschule. Dieser kleine Kultur- und Bildungscampus sollte weiter gestärkt werden.



Abb. 92: Neubau des JAZ in der Lindenstraße 3 b

Erhalt und die weitere Stabilisierung des Jugend-Alternativ-Zentrums JAZ am bestehenden Standort.

Sanierungsziel Kultur

Das von der Hansestadt Rostock beschlossene "Entwicklungskonzept **Sport & Frei**-Uferbereich Oberwarnow" beschreibt umfangreich die vorhandene und **zeit** auch die geplante Nutzungsstruktur entlang der Oberwarnow.

Historisch gewachsen gibt es zwischen dem Mühlendamm und der Eisenbahnbrücke nach Stralsund mehrere wassergebundene Vereine, die sich sportlichen Freizeitaktivitäten widmen, wie z. B.:

- den Angel- und Freizeitverein Mühlendamm e. V.,
- den Angel- und Freizeitverein Warnowinsel e. V.,
- den Anglerverein Oberwarnow e. V.,
- den Rostocker Kanuclub e. V.

Wichtiger Bestandteil dieses Freizeit- und Erholungsbereiches ist das vom Verein Lederhexen e. V. betriebene und auch für die Öffentlichkeit nutzbare Flussbad am Mühlendamm.

Alle diese Vereine haben, eingebunden in ein funktionelles Gesamtkonzept Entwicklungsmöglichkeiten im Areal.

Wesentlicher Nachteil der vorhandenen Nutzungsstruktur ist eine auch zukünftig nicht gegebene bzw. nur eingeschränkte öffentliche Zugänglichkeit. Deshalb ist es Planungsziel bei der Entwicklung eines Uferparkes entlang des Bleichergrabens und der Oberwarnow, am Bleichergraben – zusammen mit einer Fußgängerbrücke zum Mühlendamm – eine Kanu- und Kajakeinsetzstelle zu schaffen. Dies kann die Lebensqualität im Plangebiet zusätzlich steigern und wird der Individualität des Areals mit seiner unmittelbaren Lage am Ufer der Warnow gerecht.

Zur langfristigen Sicherung des Freizeitareals an der Oberwarnow sowie dem Erhalt bzw. der Steigerung der Lebens- und Nutzungsqualität im Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof", vor allem auch zur Sicherung langfristiger touristischer Entwicklungskonzepte der Hansestadt Rostock mit seinem Hinterland, ist eine leistungsfähige Verbindung zwischen Ober- und Unterwarnow im Bereich der Mühlendammschleuse wichtig.



Abb. 93: Mühlendammschleuse im Jahr 2011 (Foto: Dr. Fischer-Gäde)

 Aufwertung der Uferzonen der Oberwarnow durch die behutsame Entwicklung einer gebiets- und wasserbezogenen touristischen und Freizeitinfrastruktur. Sanierungsziele Sport & Freizeit

- Anordnung einer gebietsinternen Kanueinsetzstelle für Bewohner am Bleichergraben.
- Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen Ober- und Unterwarnow im Bereich der Mühlendammschleuse.

8.5 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.

Nicht nur die Analyse, sondern auch die Planung für den Verkehr gehen über die Grenzen des Sanierungserweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" hinaus, da sie oft nur in einem größeren Zusammenhang darstellbar sind.

8.5.1 Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im IGVK ist formuliert, dass eine stadtverträgliche Entwicklung des Verkehrssystems erfolgen muss. Dem entsprechend ist eine Abwägung zwischen allen verkehrsrelevanten Einflussfaktoren und möglichen Entwicklungszielen erforderlich. Vor allem bezüglich des MIV sind im Sanierungserweiterungsgebiet Konflikte erkennbar, deren verschiedene Seiten es zu beurteilen und untereinander abzuwägen gilt. Außerdem sind umweltrelevante Gesichtspunkte (wie z. B. Lärmschutz und Schutz vor Feinstaubimmissionen) zu beachten. Der MIV ist so zu gestalten, dass ein qualitativ hochwertiges Wohnumfeld innerhalb des Rahmenplangebietes entstehen kann.

In nachfolgendem Plan "Struktur Straßennetz Tangentenringe" für die Gesamtstadt wird deutlich, 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.

Damit konnte der gebietsfremde Durchgangsverkehr durch die Rostocker Innenstadt - und hier vor allem der Schwerlastverkehr - stark reduziert werden. Der Ausbau des Äußeren Tangentenringes hat auf den an das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" angrenzenden Straßen Ernst-Barlach-Straße und Mühlendamm als Teilbereiche des im Plan gut erkennbaren Inneren Tagentenringes ebenfalls zu einer Verkehrsentlastung geführt.

Auch der Innere Tangentenring, der die verkehrliche Funktionsfähigkeit der Innerer Innenstadt gewährleistet, ist inzwischen von seiner Trassenführung voll- Tangentenring ständig ausgebaut.

Lediglich die Ernst-Barlach-Straße und der Mühlendamm müssen im Rahmen notwendiger Straßensanierungen noch verkehrlich optimiert werden. Im Zusammenhang mit einer Verkehrsuntersuchung zur Steintor-Kreuzung aus dem Jahr 2014 wird für die Verkehrstrasse Ernst-Barlach-Straße -Mühlendamm ein weiterer Verkehrszuwachs prognostiziert.

Die Erhöhung der Verkehrsbelastungen bis 2020 von über 10 % im unteren Bereich der Ernst-Barlach-Straße zwischen Bahnhofstraße und neuer WarÄußerer **Tangentenring**

nowstraße und von etwa 35 % im oberen Bereich der Ernst-Barlach-Straße zwischen Steintor-Kreuzung und Bahnhofstraße ist aufgrund städtebaulichen Entwicklungen angrenzender Innenstadtbereiche wie z. B. "Rosengarten", "Ehemaliger Güterbahnhof" und "Petriviertel" zu erwarten. Daraus werden sich Spitzenstundenbelastungen im Jahr 2020 für den unteren Bereich der Barlachstraße von ca. 2.700 Kfz/h und für den oberen Bereich von ca. 2.800 Kfz/h ergeben. Nur auf dem Mühlendamm wird die Verkehrsbelastung von etwa 2.300 Kfz/h gleich hoch bleiben.

Die negativen Auswirkungen dieses hohen Verkehrsaufkommens auf das Rahmenplangebiet können z. B. durch eine flüssige Verkehrsführung abgemildert werden. Hierbei muss beachtet werden, dass die Qualität des Rad- und Fußgängerverkehrs nicht beeinträchtigt wird.

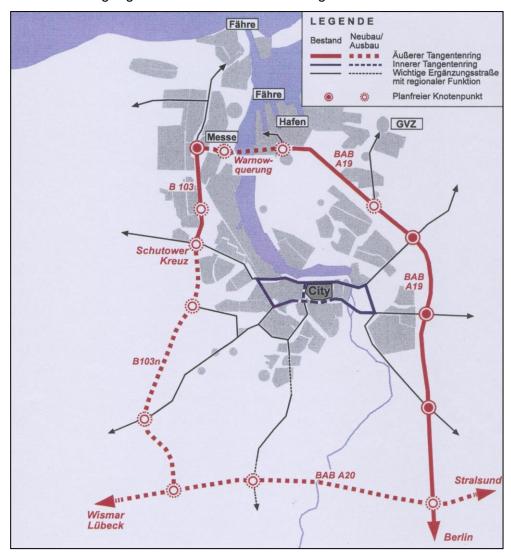


Abb. 94: Plan "Struktur Straßennetz Tangentenringe" aus IGVK von 1998

Wie schon in der Analyse, ist es auch bei Planungsansätzen für die Lösung der Probleme des fließenden Verkehrs sinnvoll, die beiden Verkehrszellen des Planungsgebietes separat zu betrachten.

Anlieger- & Sammelstraßen

Im gesamten Rahmenplangebiet gilt schon heute eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Dies ist auch zukünftig beizubehalten, sodass sich alle Verkehrsteilnehmer in den Anlieger- und Sammelstraßen des Areals gefahrlos nebeneinander bewegen können.

Alle Straßen im Planungsgebiet müssen saniert werden. Die Straßen- und Wegeflächen sind verkehrsgerecht wiederherzustellen bzw. neu zu gestalten.

Westliche Verkehrszelle

Die <u>Lindenstraße</u> als separate Straße innerhalb der westlichen Verkehrszelle ist eine Anliegerstraße und bleibt Sackgasse. Sie ist in beide Richtungen befahrbar. Von der Richard-Wagner-Straße kann in die Straße rechts rein und rechts raus gefahren werden. Ebenfalls ist die Lindenstraße für den Verkehr aus Richtung Steintor-Kreuzung mit einem Linksabbieger von der Richard-Wagner-Straße erreichbar. Ein Linksabbieger aus der Lindenstraße in die Richard-Wagner-Straße ist im Interesse der Verkehrssicherheit an der Straßeneinmündung nicht zulässig.

Der Anlieferverkehr für die Druckerei der Ostsee-Zeitung muss weiterhin gewährleistet werden. Das separate Grundstück des OZ-Komplexes neben dem JAZ mit einem Reservestandort für ein Parkhaus muss verkehrlich angebunden sein. Der Wendehammer am Ostende der Straße ist so auszubauen, dass ein dreiachsiges Müllfahrzeug und die Feuerwehr problemlos wenden können.

Bei der Neugestaltung der Straße ist zu beachten, dass ein in der Innenstadt allerdings geringerer Teil der Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringt bzw. von der Schule abholt. Diese Problematik ist sowohl bei der Neugestaltung des Wendehammers am Ende der Lindenstraße als auch bei der Konzipierung eines Schulerweiterungsbaus entlang der Lindenstraße zu berücksichtigen.

Über die Verkehrsorganisation in den beiden Straßen Am Güterbahnhof und Ferdinandstraße kann das Problem des gebietsfremden Durchgangsverkehrs teilweise verbessert werden. Ziel ist eine starke Verkehrsberuhigung in den Abschnitten der südlichen Bahnhofstraße und der Ferdinandstraße. Wie im "Plan Fließender und ruhender Verkehr" dargestellt, ist vorgesehen, an der Einmündung Am Güterbahnhof/Richard-Wagner-Straße nur das Rechtseinbiegen bzw. -ausbiegen zuzulassen, um die Straße Am Güterbahnhof für Durchgangsverkehre unattraktiver zu machen. Eine Aufpflasterung der Einmündung der Straße Am Güterbahnhof/Bahnhofstraße soll einer weiteren Reduzierung von Verkehrsaufkommen und Fahrgeschwindigkeit dienen.

Um Verkehrsgefährdungen durch den MIV im unteren Bereich der Ferdinandstraße vor dem Kindergarten zu reduzieren, sollte zusätzlich zur Ausweisung als Tempo-30-Zone die dreieckige Platzfläche im Übergang zur Bahnhofstraße durch Aufpflasterungen oder Ähnliches eine bauliche Verkehrsberuhigung erhalten.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass alle Anliegerstraßen so gebaut werden müssen, dass bei Bedarf die Verkehrsführungen auch an die jeweiligen Erfordernisse im Interesse einer optimalen Verkehrsberuhigung angepasst werden können. So sind z.B. zukünftig auch die Quell- und Zielverkehre zum geplanten Landesbehördenzentrum zusätzlich beachtet werden, die vermutllich über die Straßen Am Güterbahnhof und Ferdinandstraße verlaufen. Trotzdem sind die im Rahmenplan vorgeschlagenen Verkehrsführungen in den einzelnen Straßen im Gesamtnetz der westlichen Verkehrszelle in sich schlüssig.

Über den Dreiecksplatz am unteren Ende der Ferdinandstraße ist das kleine Einfamilienhausgebiet auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes über die Anliegerstraße Beim Lokschuppen erschlossen.

Der 2015 neu errichtete kleine Kreisverkehr an der Einmündung der Straße Beim Elektrizitätswerk in die <u>Bahnhofstraße</u> dient ebenfalls der Verkehrsberuhigung. Die Bahnhofstraße bleibt eine gebietsinterne Sammelstraße und behält ihre Verkehrsführung in bzw. aus der Grubenstraße der benachbarten Östlichen Altstadt. Sie kann auch zukünftig auf ihrer gesamten Länge in beide Richtungen befahren werden. Die beidseitige Befahrung der Straße im Nordabschnitt zwischen Ernst-Barlach-Straße und Kreisverkehr ist erforderlich, um auf kurzem Wege die Östliche Altstadt zu erreichen. Die Einmündung zur Ernst-Barlach-Straße kann rechts rein und rechts raus befahren werden. Um in das Planungsgebiet und auf kurzem Wege zur Östlichen Altstadt einfahren zu können, gibt es aus Richtung Mühlendamm kommend auf der Ernst-Barlach-Straße einen Linksabbieger.

Die in beiden Richtungen befahrbare Anliegerstraße <u>Beim Elektrizitätswerk</u> ist als Spange zwischen den beiden Verkehrszellen des Rahmenplangebietes neu errichtet worden.

Durch diese in beide Richtungen befahrbare Straße sind die Abbiegebeziehungen der Gebietsstraßen von und zur Ernst-Barlach-Straße flexibel gestaltbar.

Östliche Verkehrszelle

Da sowohl die <u>Bleicherstraße</u> als auch die <u>Neue Bleicherstraße</u> Sackgassen sind, müssen beide Straßen jeweils im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein. Die östliche Verkehrszelle ist rechts rein und rechts raus von der Ernst-Barlach-Straße erreichbar. Ausfahren kann man aus dem Areal auch links raus auf die Ernst-Barlach-Straße in Richtung Steintor-Kreuzung. Es wird sicherlich auch Verkehrsteilnehmer geben, die aus der westlichen Verkehrszelle kommend über die Straße <u>Beim Elektrizitätswerk</u> die Ausfahrt aus dem Rahmenplangebiet zur Steintor-Kreuzung nutzen.

Bauliche Aufpflasterungen der Einmündungen der beiden Straßen Beim Elektrizitätswerk und Neue Bleicherstraße in die Bleicherstraße können eine zusätzliche Verkehrsberuhigung bewirken.

Die Wendehämmer der beiden Gebietsstraßen sind so auszubauen, dass ein dreiachsiges Müllfahrzeug und die Feuerwehr problemlos wenden können.

Am Ende der Neuen Bleicherstraße bindet sich zukünftig ein befahrbarer Wohnweg an, über den neu zu errichtende Anwohnerparkplätze südlich der neuen Bleicherstraße und das Gelände des benachbarten Angel- und Freizeitvereins erreichbar sind. Über diesen Wohnweg muss auch die Feuerwehr das Gelände des Angel- und Freizeitvereins Mühlendamm e.V. erreichen können.

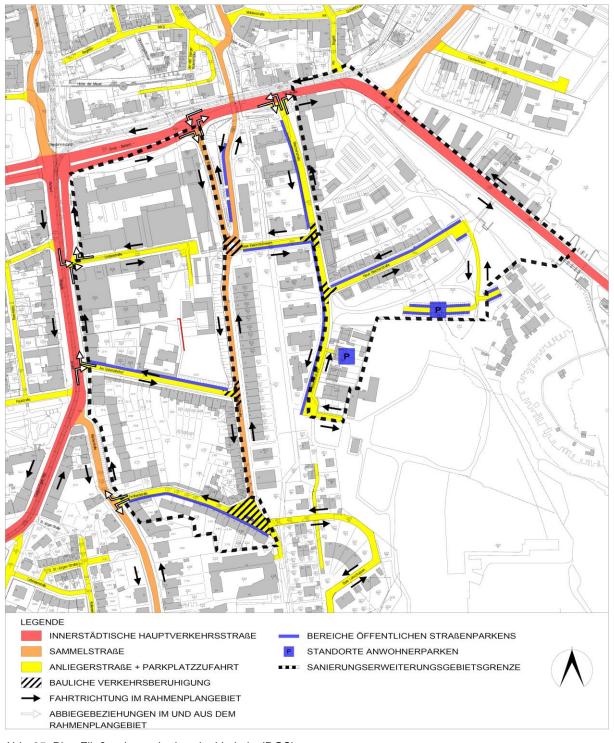


Abb. 95: Plan Fließender und ruhender Verkehr (RGS)

Vom Wendehammer am unteren Ende der Bleicherstraße zweigt die Zufahrt zum Gelände des ehemaligen Gaswerkes ab.

Zusammenfassend sind zum fließenden motorisierten Individualverkehr (MIV) folgende Sanierungsziele zu formulieren:

Reduzierung der negativen Auswirkungen des hohen Verkehrsauf- Sanierungsziele kommens auf der Ernst-Barlach-Straße und dem Mühlendamm durch Fließender MIV die Sanierung der Straßen und eine flüssige Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer.

- Sanierung und verkehrsgerechte Herstellung aller Straßen im Planungsgebiet.
- Reduzierung der gebietsinternen Durchgangsverkehre auf den Sammelstraßen und Anliegerstraßen auf ein gebietsverträgliches Maß durch verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen.
- Beibehaltung der Ausweisung aller Straßen als Tempo-30-Zonen.
- Verkehrsberuhigende Gestaltung der Kreuzungspunkte innerhalb des Rahmenplangebietes.

8.5.2 Ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Wie in der Analyse zum ruhenden Verkehr dargestellt, gibt es im Sanierungserweiterungsgebiet einen erheblichen Parkdruck, der durch fehlende Anliegerparkplätze und Fremdparker erzeugt wird. Vor allem auf den Grundstücken, die vor 1990 bebaut worden sind, gibt es in aller Regel keine privaten Pkw-Stellplätze. Es fehlen einschließlich der notwendigen Gästeparkplätze

- in den Quartieren 094, 095 und 096 ca. 150 Stellplätze sowie
- in den Quartieren 097 und 098 ca. 180 Stellplätze.

Das Problem kann auch zukünftig nur sektoral und anteilig gelöst werden, da kaum verfügbare Grundstücksflächen für eine großzügige Herstellung öffentlicher Pkw-Stellplätze vorhanden sind.

Planungsziel innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes ist eine Be- Bewirtschaftung wirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Raum. Dazu ist, wie schon im öffentlicher benachbarten Sanierungsgebiet "Stadtzentrum Rostock", zu untersuchen, Straßenraum ob ein Bewohnerparkgebiet in Übereinstimmung mit der StVO eingerichtet werden kann. Damit kann nicht gewünschtes Parken gebietsfremder Pkw ausgeschlossen werden und ein Teil der Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum stehen den Anliegern zur Verfügung.

Es ist kaum Entwicklungsraum für die Errichtung öffentlicher Pkw- Öffentliche Stell-Stellplatzanlagen im Rahmenplangebiet vorhanden. Die vorhandenen plätze Möglichkeiten sind im Plan "Fließender und ruhender Verkehr" im Ab- platzanlagen

schnitt 8.5.1 aufgezeigt.

Westliche Verkehrszelle

In der westlichen Verkehrszelle zwischen Richard-Wagner-Straße und Bahnhofstraße beschränkt sich das Parken auch zukünftig auf den öffentlichen Straßen- und Verkehrsraum. Wie viele Pkw-Stellplätze in den Anlieger- und Sammelstraßen eingeordnet werden können, entscheidet sich im Detail erst in der Planungsphase jeder einzelnen Straße. In Abwägung zu den verkehrlichen Erfordernissen, wie notwendigen Straßenbreiten und dem Wunsch nach einer intensiveren Begrünung der Straßen mit Bäumen, ist eine möglichst hohe Anzahl an Pkw-Stellplätzen einzuordnen.

Platz für eine größere öffentliche Stellplatzanlage für Pkw ist in der westlichen Verkehrszelle nicht vorhanden. Die zurzeit mit bis zu 220 Pkw beparkten Freiflächen der ehemaligen Polizeidirektion stehen langfristig nicht für Bewohnerparken zur Verfügung, da das Land als Eigentümer auf der Fläche ein Landesbehördenzentrum plant. Trotzdem sollte man bei der Entwicklung der landeseigenen Fläche auch die Problematik des nicht gelösten Anwohnerparkens im Quartier im Auge behalten. Ob es zukünftig Mitnutzungsmöglichkeiten in einer zu errichtenden privaten Pkw-Stellplatzanlage des Behördenzentrums für Anwohner geben kann, ist zu gegebener Zeit mit dem Land zu klären. Notwendig wäre es auf jeden Fall.

Dieselbe Fragestellung ergibt sich im Falle eines möglichen Parkhausneubaus am Ostende der Lindenstraße durch die Ostsee-Zeitung. Hier sind ebenfalls zu gegebener Zeit mit dem privaten Bauherrn Mitnutzungsmöglichkeiten für Anwohner, aber vor allem Mitnutzungsmöglichkeiten für die benachbarte Jenaplanschule, zu sondieren.

Östliche Verkehrszelle

Zunächst müssen auch in der östlichen Verkehrszelle die Möglichkeiten des Bewohnerparkens in den öffentlichen Straßen ausgeschöpft werden.

Im Zusammenhang mit der Neuerrichtungen von Häusern im Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" sind grundsätzlich alle durch diese Neubebauungen notwendigen Pkw-Stellplätze auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen. Weiterhin ist zu prüfen, ob bei einzelnen neu zu bebauenden Grundstücken zusätzliche Stellplätze geschaffen werden können, die dann für das Anwohnerparken benachbarter Grundstücke mit Bestandshäusern und ohne eigene Stellplätze genutzt werden könnten.

Zusätzlich ist es möglich, südlich der Neuen Bleicherstraße an der Grenze zur gesicherten Altlastenfläche des ehemaligen Gaswerkes - integriert in einem zukünftigen öffentlichen Park - eine ebenerdige Pkw-Stellplatzanlage für ca. 70 Pkw einzuordnen. Diese darf nur von Bewohnern der benachbarten Wohnhäuser und von Mitgliedern des angrenzenden "Angel- und Freizeitverein Mühlendamm e. V." genutzt werden. Dies ist zwingend vorzuschreiben, da sich die zukünftige Stellplatzfläche in der Trinkwasserschutzzone II befindet und hier keine Fremdnutzer hineingezogen werden dürfen. Da die geplante Stellplatzanlage nur von den Anliegern genutzt werden darf, ist auch eine Zuwegung über einen befahrbaren Wohnweg vom Ende

Private Stellplatzanlagen

der Neuen Bleicherstraße aus zumutbar. Dies führt dann nicht zu einer stärkeren Verkehrsbelastung der Neuen Bleicherstraße, schützt aber durch längere Anfahrwege zusätzlich vor einer Fremdnutzung der Stellplatzanlage. Eine Herstellung der Stellplatzanlage durch die angrenzenden Eigentümer in der Neuen Bleicherstraße ist zu prüfen.

Weitere 40 bis 50 Pkw-Stellplätze können im Rahmen einer Neubebauung durch einen privaten Investor auf den Grundstücken Bleicherstraße 13 – 20 in einem Basisgeschoss unter einem Wohnungsneubau entstehen. Der Eigenbedarf an Pkw-Stellplätzen, der durch Wohnungsneubau auf dem Grundstück entstehen würde, liegt bei etwa 20 bis 25 Stellplätzen. Somit würden weitere 15 bis 20 Pkw-Stellplätze dem Bewohnerparken zur Verfügung stehen können.

In der Summe ergibt sich damit in der östlichen Verkehrszelle die Möglichkeit, etwa 90 der maximal notwendigen 180 Stellplätze neu zu errichten.

Die Möglichkeit des Neubaus eines öffentlichen Parkhauses auf den Grundstücken Bleicherstraße 13 - 20 mit einer Kapazität von bis zu 200 Stellplätzen bei vorherigem Ankauf privater Grundstücke durch die Stadt war durch die Anwohner des Rahmenplangebietes in den Bürgerversammlungen mehrheitlich abgelehnt worden. Die Bewohner der westlichen Verkehrszelle lehnten zudem die notwendige Gehentfernung zu diesem Parkhausstandort zwischen 300 bis 500 Metern als nicht zumutbar ab.

- Die Bewirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum und damit einhergehend die mögliche Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes sind flächendeckend zu prüfen.
- Wo möglich, ist der Neubau von privaten Pkw-Stellplatzanlagen für Anwohner in den Quartieren zu forcieren, wobei nicht alle Probleme der einzelnen Teilbereiche innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes vollständig gelöst werden können.
- Bei Neubauten sind die notwendigen Pkw-Stellplätze vollständig auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen und - wenn konfliktfrei möglich - können auch weitere Stellplätze für das unmittelbare Umfeld geschaffen werden.

Sanierungsziele Ruhender Verkehr

8.5.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Basis der Planungen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist der in den kommenden Jahren zu aktualisierende Regionale Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock (NVP) aus dem Jahr 2005.

Die Rostocker Innenstadt und damit auch das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" sind sehr gut durch den Öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Ein dichtes und effektives Straßenbahnnetz durchquert sowohl die Altstadt mit ihrem City-Kernbereich als auch die hisÖPNV-Netz

torischen Vorstadtbereiche und verbindet die Innenstadt mit den Stadtteilen im Süden, Nordosten und Nordwesten Rostocks.

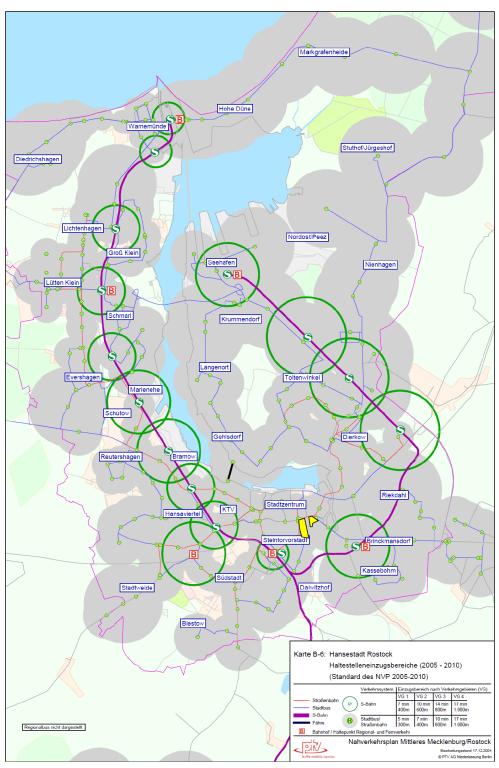


Abb. 96: Linien- und Haltestellennetz des ÖPNV mit Haltestelleneinzugsbereichen mit Sanierungserweiterungsgebiet (gelbe Flächen)

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 Busli-

nien 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) besteht mit der S-Bahn eine direkte Nahverkehrsverbindungen nach Warnemünde. Die noch im Nahverkehrsplan von 2005 dargestellte S-Bahn-Verbindung zum Überseehafen existiert dagegen nicht mehr. Der Bahn-Fernverkehr ist ebenfalls auf kurzem Wege erreichbar und es existieren kurze Anbindungen an die regionalen Buslinien, die Rostock bis ins Umland (z. B. nach Sanitz, Tessin, Graal-Müritz oder Rerik) anbinden. Diese regionalen Buslinien queren die Innenstadt mit ihren Linienführungen und weiteren Haltestellen, die entlang der Straßentrasse vom Vögenteich bis zum Mühlendamm im Randbereich des Sanierungserweiterungsgebietes liegen.

Eine barrierefreie Ausbildung aller baulichen und technischen Anlagen des ÖPNV ist selbstverständlich.

Separate Sanierungsziele zum ÖPNV müssen für das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" nicht formuliert werden.

8.5.4 Fußgänger- und Radverkehr

Im Planungsteil 8.3 zum Stadtgrün ist das zukünftige Fußgängerwegenetz Fußgängerim Rahmenplangebiet und seinen Randbereichen schon ausführlich be- verkehr schrieben worden. Deshalb wird es in diesem Abschnitt nur noch kurz aus verkehrlicher Sicht betrachtet.

An allen Straßen im Rahmenplangebiet gibt es ein- oder zweiseitig der Fahrbahnen Gehwege. Diese sind zusammen mit den Straßen zu sanieren bzw. neu zu bauen und sollen, wo immer möglich, eine Mindestbreite von zweieinhalb Metern erhalten.

Da die Situation für Fußgänger und Radfahrer auf dem Mühlendamm sehr problematisch ist, muss ergänzend zum Geh- und Radweg auf der Südseite auch auf der Nordseite dieses Straßenraumes ein durchgängiger Gehweg angelegt werden. Er sollte im Bereich der Einmündung der neuen Warnowstraße an den dort schon vorhandenen Gehweg anschließen, dann außerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes mit einer neuen Fußgängerbrücke parallel zur vorhandenen Straßenbrücke das Hauptwehr des Mühlendammes gueren und bis zum Weißen Kreuz weitergeführt werden.

Der gesamte öffentliche Verkehrsraum einschließlich der Gehwege 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.

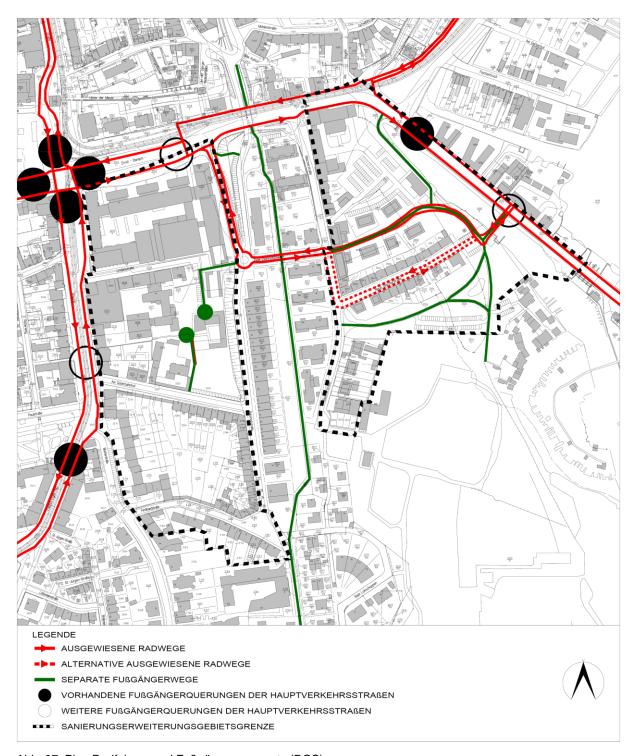


Abb. 97: Plan Radfahrer- und Fußgängerwegenetz (RGS)

Um die Durchquerung des Areals in West-Ost- und in Nord-Süd-Richtung zu verbessern und um den Landschaftsraum der Oberwarnow für alle Bewohner und Nutzer im Rahmenplangebiet auf kurzem Wege erlebbar zu machen, sind zusätzliche straßenunabhängige Fußwege anzuordnen, die das vorhandene Gehwegnetz ergänzen. Wie zwischen Neuer Bleicherstraße und Mühlendamm ist dafür langfristig wie im Uferkonzept zur Oberwarnow dargestellt der Neubau von Fußgängerbrücken über die Nebenarme der Oberwarnow erforderlich.

Neue Fußgängerverbindungen sollte es in folgenden Bereichen geben:

- zwischen Lindenstraße und Bahnhofstraße,
- zwischen Am Güterbahnhof und der Jenaplanschule,
- zwischen Bleicherstraße und Mühlendamm sowie
- zwischen Neuer Bleicherstraße und Mühlendamm,

Ausgebaut werden muss – nördlich angrenzend an das Sanierungserweiterungsgebiet im Bereich des Sanierungsgebietes "Stadtzentrum Rostock" unterhalb der Barlach-Brücke – der Gehweg zwischen der Grubenstraße und dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofes als eine wichtige Verbindung zur benachbarten Östlichen Altstadt.

An den Verkehrsachsen des Inneren Tangentenringes und in der Richard-Wagner-Straße sollten die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Interesse einer Funktionsfähigkeit des Fußwegenetzes optimiert werden. Deshalb wären an folgenden Stellen weitere geschützte Fußgängerquerungen sinnvoll:

- in der Richard-Wagner-Straße zwischen Lindenstraße und der Straße Am Güterbahnhof,
- in der Ernst-Barlach-Straße im Einmündungsbereich zur Bahnhofstraße und
- auf dem Mühlendamm auf Höhe einer neuen Fußgängerbrücke über den Bleichergraben.

Die beiden ersten Querungen sind in der Planung, die seit 2014 für die Richard-Wagner-Straße, die Steintor-Kreuzung und die Ernst-Barlach-Straße stattfindet, berücksichtigt.

Vorlaufend vor der Einordnung neuer Fußgängerquerungen in der Richard-Wagner-Straße und am Mühlendamm sind die Auswirkungen auf den fließenden Verkehr zu untersuchen, um vor allem auch im Bereich des inneren Tangentenringes negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Für die Schulwegsicherung zur Jenaplanschule in der Lindenstraße ist entweder ein Gehweg auf der Nordseite dieser Straße oder ein breiterer und damit sicherer Gehweg auf der Straßensüdseite notwendig. Das Einund Aussteigeverhalten der Schulkinder, die von ihren Eltern mit dem Auto zur bzw. von der Schule befördert werden, ist zu beachten.

- Sanierung bzw. Neubau der straßenbegleitenden Fußwege und ihre konsequente barrierefreie Ausbildung.
- Alle Fußwege sollen eine Mindestbreite von zweieinhalb Metern erhalten.
- Aufbau eines straßenunabhängigen Fußwegenetzes zur Verbesserung der Durchquerungsmöglichkeiten des Gebietes und einer bes-

Sanierungsziele Fußgängerverkehr

seren Erlebbarkeit der Oberwarnow.

Einordnung weiterer notwendiger Fußgängerquerungen über die Straßen des Inneren Tangentenringes und über die Sammelstraße der Richard-Wagner-Straße.

Radverkehrsförderung ist und bleibt in Rostock auch im Interesse einer Radverkehr Attraktivitätssteigerung der Stadt und zur Stärkung des Umweltverbundes ein zentrales Thema. Der Radverkehr hat sich als ein wichtiges Verkehrsmittel in Rostock fest etabliert. Wesentlich befördert wurde diese positive Entwicklung auch durch die vielen Studenten der Hoch- und Fachschulen, allen voran der Universität Rostock.

Zwei Hauptrouten für Radfahrer tangieren das Sanierungserweiterungsgebiet. Eine West-Ost-Route von der August-Bebel-Straße kommend, über die Ernst-Barlach-Straße nach Dierkow und Toitenwinkel bzw. über den Mühlendamm nach Brinckmanshöhe und eine Nord-Süd-Route vom Neuen Markt über die Richard-Wagner-Straße zum Hauptbahnhof.

Beide Routen werden im Zuge der o. g. Planungen im Bereich Richard-Wagner-Straße, Steintor-Kreuzung und Ernst-Barlach-Straße optimiert.

Die Radfahrer, insbesondere die Linksabbieger, werden auf eigenen Spuren über die Steintor-Kreuzung geführt. Auch im Längsverkehr werden die Anlagen für die Radfahrer erneuert, auf der Nordseite der Ernst-Barlach-Straße westlich der Bushaltestelle ein Radfahrstreifen neu gebaut.

Suboptimal bleibt die Situation auf der Nordseite der Ernst-Barlach-Straße östlich der Bahnhofstraße, wo die Radfahrer stadteinwärts sich den engen Gehweg mit den Fußgängern teilen müssen, sodass der unbefriedigende Zustand des Zweirichtungsverkehrs auf der Südseite der Ernst-Barlach-Straße zwischen der Bahnhofstraße und dem Mühlendamm erhalten bleibt. Besonders kritisch ist der schlecht einsehbare Abschnitt zwischen den Einmündungen der Bleicherstraße und der neuen Warnowstraße am ehemaligen Elektrizitätswerk im unteren Abschnitt der Ernst-Barlach-Straße.

In diesem Abschnitt ist zumindest eine Teilentflechtung von Fußgängern und Radfahrern möglich, wenn eine neue Radroute durch das Rahmenplangebiet hindurchgeführt wird.

Wie im "Plan Radfahrer- und Fußwegenetz" am Anfang des Absatzes dargestellt, kann diese in beide Richtungen nutzbare Radroute von der Ernst-Barlach-Straße abzweigend, über die obere Bahnhofstraße weiter über den neuen Kreisverkehr durch die Straße Beim Elektrizitätswerk durch das Quartier 097 bis zum Bleichergraben bzw. durch die Neue Bleicherstraße und dann über die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke zum Mühlendamm geführt werden.

Diese neue Wegeführung wäre eine Angebotsroute für Radfahrer in Richtung "Weißes Kreuz".

Ergänzt werden muss diese Route längerfristig durch einen neuen Radweg auf der Nordseite des Mühlendammes.

Die Nutzung einer möglichst hohen Zahl von Einbahnstraßen durch Radfahrer entgegen der ausgewiesenen Fahrtrichtung in Tempo-30-Zonen bleibt in Abwägung zur erforderlichen Verkehrssicherheit auch zukünftig ein Thema.

Abstellanlagen für Radfahrer sind zusammen mit dem neuen Park entlang des Ufers der Oberwarnow zu planen.

 Neubau einer Radroute durch das Gebiet zur Entlastung des Radweges entlang der Ernst-Barlach-Straße.

Sanierungsziele Radverkehr

- Neubau eines neuen Radweges auf der Nordseite des Mühlendammes.
- Errichtung einer notwendigen Anzahl an Fahrradabstellplätzen im neuen Uferpark.
- Nutzung möglichst vieler Einbahnstraßen in den Tempo-30-Zonen auch in Gegenrichtung als Radfahrverbindungen.

8.6 Sozialplanung

Nicht immer können Hauseigentümer und Mieter auf ihren angestammten Grundstücken oder in ihren Wohnungen bleiben. Hier muss im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten finanzielle Unterstützung beim Umzug in eine andere Wohnung, beim Neubau oder der Sanierung eines anderen Hauses oder bei der Suche nach einem Austauschgrundstück gegeben werden. Dies kann aber auch den sanierungsbedingt notwendig werdenden Umzug einer Firma betreffen.

Umzüge

Die finanzielle Unterstützung von sanierungsbetroffenen Bürgern und Firmen im Rahmen individueller Sozialpläne ist ein Arbeitsschwerpunkt im Sanierungsprozess.

Der hohe Wohnanteil in der Rostocker Innenstadt, ein Ergebnis der städtebaulichen Entwicklungen der letzten fast 70 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 steht, gilt es auch zukünftig zu pflegen und weiterzuentwickeln. Dazu ist das Wohnviertel im Sanierungserweiterungsgebiet um den ehemaligen innerstädtischen Güterbahnhof durch Lückenschließungen qualitativ und quantitativ weiter aufzuwerten.

Wohnstandort

Eine aktive, aus allen sozialen Schichten der Stadtbevölkerung zusammengesetzte Wohnbevölkerung innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes genauso wie innerhalb der Innenstadt, ist ebenfalls Ziel des Sanierungsprozesses.

Soziale Zusammensetzung

Im Zusammenhang mit gesetzlich vorgeschriebenen Privatisierungen von Grundstücken aus dem Treuhandvermögen des Sanierungsträgers sollte auch zukünftig großer Wert auf die Kriterien:

- Eigennutzung,
- Wohnen für junge, aktive Familien,
- Mehrgenerationenwohnen,
- altersgerechtes Wohnen und
- barrierefreies Wohnen

gelegt werden.

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.

Infrastruktur

Hier gibt es weiteren Handlungsbedarf, z. B. bei der Erweiterung der Jenaplanschule. Auch das Netz der öffentlichen Spielplätze muss ergänzt werden.

Thema bei der Stabilisierung der Wohnbevölkerung bleibt auch weiterhin Schutz vor schädder Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor schädlichen Umweltein- lichen Umwelteinflüssen (wie Lärm und Feinstaub) durch hohen Kfz-Verkehr.

flüssen

- Aufwertung des Wohnstandortes Innenstadt.
- Weiterentwicklung bzw. Sanierung der Wohninfrastruktur.
- Schutz der Bürger vor schädlichen Umwelteinflüssen.
- Unterstützung von Sanierungsbetroffenen.

Sanierungsziele Sozialplanung

8.7 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 Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" weiter voranzubringen und die Chancen für eine nachhaltigere Lebensqualität konsequent zu nutzen. Dabei soll versucht werden, die Anstrengungen auf alle Bereiche des Sanierungserweiterungsgebietes gleichermaßen zu richten, um Benachteiligungen zu vermeiden und die Attraktivität des Wohnens im gesamten Stadtviertel 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 diesem Bereich der dicht bebauten Innenstadt genutzt werden.

Um diese Aspekte zu überprüfen, wurden wichtige Planungsvorhaben, wie sie im Gestaltungsplan zum Sanierungserweiterungsgebiet dargestellt sind, in einem gesonderten Umweltbeitrag systematisch untersucht und Zielstellungen und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

8.7.1 Lärmschutz

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.

Im Folgenden werden die Erfordernisse für die Umsetzung eines effektiven Lärmschutzes gegen Straßen- und Schienenlärm sowie gegen Veranstaltungslärm für die einzelnen Quartiere des Rahmenplangebietes beschrieben:

Quartier 094 "Ostsee-Zeitung"

Das Quartier ist durch Straßen- und Schienenverkehr Lärmpegeln von mehr als 70/60 dB(A) am Tag/in der Nacht an der Ernst-Barlach-Straße und der Richard-Wagner-Straße geprägt. Zusätzlich sind auch die möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch hochtonales Kurvenquietschen der Straßenbahn am Steintor zu beachten. Weiterhin sind Emissionen aus dem Betrieb (z. B. Produktionsstrecken) des Ostsee Druckes selbst zu berücksichtigen.

Der mögliche Neubau an der Ernst-Barlach-Straße/Ecke Bahnhofstraße liegt im Bereich von Lärmpegeln bis ca. 67/58 dB(A) gemäß Verkehrslärmquellenmodell 2006, so dass hier lediglich die Einordnung einer emissionsarmen gewerblichen Nutzung empfohlen werden kann.

Lärmschutz

Die entlang der Ernst-Barlach-Straße möglichen drei Anbauten sind ähnlich hohen Lärmpegeln ausgesetzt. Hinzu kommt ein verstärkter störender Einfluss des Kreuzungsbereiches und des Kurvenquietschens der Straßenbahn, sodass auch hier ebenfalls lediglich emissionsarme gewerbliche Nutzungen möglich sind.

Der südöstliche Anbau im Quartier 094 steht unter dem Einfluss des Verkehrslärms der Bahnhofstraße (62/54 dB(A)). Weiterhin ist hier, ausgehend von der Beschwerdelage zum JAZ vor allem nachts mit Veranstaltungslärm zu rechnen. Wohnnutzung soll deshalb unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes im gesamten Quartier ausgeschlossen werden.

Quartier 095 "Lindenstraße"

Das Quartier ist ebenfalls durch Straßen- und Schienenverkehr von Lärmpegeln über 70/60 dB(A) am Tag/in der Nacht an der Richard-Wagner-Straße geprägt. Zusätzlich sind auch die möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch hochtonales Kurvenquietschen der Straßenbahn am Friedrich-Engels-Platz zu beachten.

In diesem Quartier ist außerdem das JAZ als Veranstaltungsort angesiedelt, zu dem eine hohe Beschwerdelage aus der Nachbarschaft vorliegt. Die Beschwerden betreffen die Veranstaltungen selbst, die Nutzung des Außenbereiches im Hof und auch die Besucherverkehre. Es ist weiterhin darauf zu achten, dass Wegeführungen nicht unmittelbar zur Wohnnutzung gelenkt werden.

Entlang der Lindenstraße ist ein Neubau zur Erweiterung der Jenaplanschule vorgesehen, dabei sind die Emissionen aus dem Druckereibetrieb (z. B. Produktionsstrecken) des Ostsee Druckes zu berücksichtigen. Durch Ausrichtung der Räume und mit baulichem Schallschutz ist der Standort jedoch als Schule nutzbar.

Im südöstlichen Bereich des Quartiers ist eine Erweiterung der Hof- und Sportfläche für die Jenaplanschule vorgesehen. Eine nächtliche Beeinträchtigung der Anwohner der Straße Am Güterbahnhof durch Sport und Spiel der Schüler sollte durch nächtliches Abschließen vermieden werden. Ebenfalls muss der zukünftige Weg, der von den Freizeitflächen der Schule zum Schulgebäude führt, nicht an das JAZ-Gelände direkt verbunden sein. Anderenfalls kann die Nutzung durch JAZ-Besucher nicht ausgeschlossen werden und dadurch ein Lärmkonflikt mit der benachbarten Wohnbebauung in der Straße Am Güterbahnhof entstehen.

Die geplante Treppe von der Lindenstraße zum Kreisel Bahnhofstraße ist aus Sicht der Schulwegsicherung und der Stadt der kurzen Wege positiv zu bewerten, jedoch würde dieser Weg auch den nächtlichen Besucherverkehr des JAZ im Bereich der Wohnhäuser der Bahnhofstraße verstärken. Hier ist die stadträumliche Notwendigkeit der Treppe mit der möglichen Erhöhung der Lärmbelastung für die Bewohner in der Bahnhofstraße abzuwägen.

Die Errichtung eines Parkhauses im nordöstlichen Bereich des Quartiers muss aus Sicht des Lärmschutzes gutachterlich bewertet werden.

Quartier 096 "Polizeidirektion"

Dieses Quartier ist vom Verkehrslärm der Blücherstraße durch das Polizeigebäude abgeschirmt, lediglich die an der Straße Am Güterbahnhof und an der Ferdinandstraße gelegenen Flächen sind Lärmpegeln von ca. 60-62/ 52-55 dB(A) tags/nachts ausgesetzt.

Mögliche Lärmbeeinträchtigungen durch hochtonales Kurvenquietschen am Friedlich-Engels-Platz und durch Schienenverkehr auf den Trassen der DB Netz AG (südlich der Quartiere) sind zu beachten. Auch eine Lärmbeeinflussung durch den Veranstaltungsort JAZ ist nicht ausgeschlossen.

Weiterhin sind Emissionen technischer Anlagen aus dem potenziellen Behördenzentrum auf das restliche Quartier zu berücksichtigen.

Quartier 097 "Elektrizitätswerk"

Das Quartier ist durch Lärmpegel von mehr als 70/60 dB(A) am Tag/in der Nacht auf der Ernst-Barlach-Straße und auf dem Mühlendamm geprägt.

Zusätzlich sind auch die möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch hochtonales Kurvenquietschen durch Schienenverkehr auf den Trassen der DB Netz AG (südlich der Quartiere) zu beachten.

Die geplanten Gebäude haben einen ausreichend großen Abstand zum Mühlendamm, so dass in diesem Bereich Lärmpegel von ca. 60/50 dB(A) tags/nachts einwirken. Auch hier ist eine Lärmbeeinflussung durch den Veranstaltungsort JAZ nicht ausgeschlossen.

Quartier 098 "Neue Bleicherstraße"

Das Quartier ist im nordöstlichen Bereich durch Lärmpegel von 70/60 dB(A) am Tag/in der Nacht auf dem Mühlendamm (Straßenverkehr) geprägt.

Zusätzlich sind auch die möglichen Lärmbeeinträchtigungen durch hochtonales Kurvenquietschen durch Schienenverkehr auf den Trassen der DB Netz AG (südlich der Quartiere) zu beachten.

Die geplanten Gebäude im nordöstlichen Bereich an der Neuen Bleicherstraße haben einen ausreichend großen Abstand zum Mühlendamm, sodass dort Lärmpegel von ca. 60/50 dB(A) tags/nachts einwirken. Die geplanten Gebäude im Einflussbereich der Bleicherstraße sind vergleichsweise geringem Lärmpegel von ca. 50/42 dB(A) tags/nachts ausgesetzt.

Reduzierung der Lärmeinwirkungen auf ein unschädliches Maß und Sanierungsziele Erhalt ruhiger Gebiete.

Lärmschutz

- In weiterhin lärmbelasteten Bereichen nur Ansiedlung lärmunempfindlicher Nutzungsarten.
- Konzentration von Lärmminderungsplanungen und -maßnahmen auf Bereiche, in denen gesundheitsschädliche Werte überschritten werden, wie z. B. entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen.

8.7.2 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.

Stadtklima Lufthygiene

Die verkehrsbedingten Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen liegen im Rahmenplangebiet auch entlang der das Areal tangierenden innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen deutlich unter dem zulässigen Grenzwert von jeweils 40µg/m³. Für das Rahmenplangebiet ist damit festzustellen, dass es keine unzulässigen Luftschadstoffüberschreitungen gibt.

Trotzdem wird, wie auch beim Lärm, der vor allem gebietsfremde Motorisierte Individualverkehr (MIV) von den betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern als Belastung empfunden. Hierzu gibt es im Planungsteil zum Verkehr Empfehlungen, wie durch eine veränderte Verkehrsorganisation im Rahmenplangebiet der gebietsfremde Durchgangsverkehr reduziert werden kann.

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. Mit Blick auf zukünftige Planungen sind alle Quartiere des Rahmenplangebietes sehr positiv als Siedlungsflächen mit klimarelevanter Funktion einzuschätzen. Sie kühlen nachts merklich ab, sind relativ windoffen, tragen damit nicht zu einer thermisch-lufthygienischen Belastung der Innenstadt bei und weisen eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen auf.

Trotzdem sollten weitere Maßnahmen mit klimaverbessernden Wirkungen ergriffen werden wie z. B.:

- die Entwicklung kleinere und größerer Grünanlagen sowie
- Dach- und Fassadenbegrünungen.
- Sicherung eines gesundheitsfördernden Stadtklimas durch Erhalt Sanierungsziele und Erweiterung städtischer Frei- und Grünflächen.
- Erhalt der Frischluftbahnen und weitere Erhöhung des Großgrüns.
- Stabilisierung der Luftbelastung auf einem niedrigen Niveau.
- Reduzierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs.

Stadtklima Lufthygiene

8.7.3 Boden und Altlasten

Im Interesse einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind auch weiterhin vorrangig innerstädtische Flächen für Baumaßnahmen zu nutzen. Dabei gilt es, vorhandene Brachflächen und Flächen mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial im Hinblick auf vorhandene Bodenbelastungen zu untersuBoden **Altlasten**

chen und Wiedernutzungen bzw. Neuordnungen zuzuführen.

Bei den Böden im Sanierungserweiterungsgebiet handelt es sich durchgängig um anthropogen geprägte Aufschüttungen, deren natürliche Funktionsfähigkeit durch Merkmale, wie hohe Versiegelung der Oberflächen, hohe Verdichtung und Ablagerungen technogener Substrate, deutlich eingeschränkt ist.

Kleinteilige Entsiegelungsmaßnahmen sind dort sinnvoll, wo es sich aufgrund der Nutzung anbietet. Dies betrifft Quartierinnenhöfe, aber vor allem das Areal des zukünftigen Uferparkes. So ist beispielsweise der unmittelbar an die Grabenböschung angrenzende Uferbereich des Bleichergrabens bis heute stark versiegelt.

Ansonsten wird es auch im Rahmenplangebiet im Zusammenhang mit dem Einfügen neuer Wohnhäuser oder der Errichtung von Anwohnerparkplätzen angrenzend an das vorhandene Erschließungssystem des Areals in moderatem Maße zu Neuversiegelungen kommen.

Auf allen Maßnahmeflächen können aufschüttungsbedingte Bodenbelastungen angetroffen werden. Die konkrete Belastungssituation muss bei jeder konkreten Baumaßnahme weiter geklärt werden. Wenn erforderlich, sind vorhandene Altlasten nutzungsabhängig zu sanieren bzw. abzudecken. Dabei sind beispielsweise Flächen für einen Spielplatz anders zu beurteilen als für einen Parkplatz.

Das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg (StALLU MM) ist im Rahmen von Baumaßnahmen zur Festlegung des ggf. erforderlichen bodenschutzrechtlichen Maßnahmenbedarfs zu beteiligen.

Flächen, auf denen die natürlichen Bodenfunktionen noch weitgehend erhalten sind und die damit zu einem günstigen Mikroklima und Wasserabfluss beitragen (wie beispielsweise Grünanlagen, Abstandsflächen, begrünte Innenhöfe und Vorgärten) sind nach Möglichkeit zu erhalten bzw. zu entwickeln.

Begrenzung der Versiegelung auf das notwendige Maß im Interesse der Aufrechterhaltung der Speicherfunktion des Bodens für Niederschlagswasser und Schaffung guter lokalklimatischer Bedingungen.

Sanierungsziele **Boden & Altlas**ten

- Wiedernutzung innerstädtischer Brachflächen anstelle der Versieglung ungestörter Natur- und Grünräume.
- Fachlich fundierte Klärung des Altlastenverdachtes bei anstehenden Projekten und gegebenenfalls eine nutzungsabhängige Sanierung.

8.7.4 Wasser und Hochwasserschutz

Die Quartiere 097 und 098 liegen innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes Trinkwasser-"Warnow" in den Schutzzonen II bzw. III. Es gelten die Bestimmungen der schutz Schutzzonenordnung vom 27. März 1980.

Das Quartier südlich der Neuen Bleicherstraße befindet sich innerhalb der "Engeren Schutzzone" (Schutzzone II). Der Neubau von Bungalows, Bootshäusern, Wochenendsiedlungen sowie alle Maßnahmen, die den Zustrom von Besuchern fördern, sind hier verboten. Das Verbot gilt auch für Parkplätze, die zusätzlichen Verkehr in die Schutzzone ziehen.

Ausnahmen für Wohngebäude als Lückenbebauungen und Anwohnerparken sind möglich.

Oberflächenwasserkörper sollen geschützt, aufgewertet und saniert werden, Gewässer um eine Zustandsverbesserung zu erreichen.

Die konzipierten Fußgängerverbindungen am und über den Bleichergraben sollten in Verbindung mit einer Mindestsanierung des Bleichergrabens erfolgen. Ziele einer Sanierung des Grabens müssen in Übereinstimmung mit den ökologischen Rahmenbedingungen des geschützten Biotops eine Entschlammung und damit einhergehend eine Verbesserung des Fließverhaltens des Grabens sein. Es ist zu beachten, dass das Wassergrabensystem des nördlich des Mühlendammes angrenzenden Petriviertels über den Bleichergraben gespeist wird. Bei der Sanierung muss auf einen behutsamen Umgang mit den vorhandenen Biotopstrukturen geachtet werden. Des Weitern kann der Uferbereich punktuell freigestellt und auf fachgerechte Bestandspflegemaßnahmen geachtet werden.

Zur Wartung der Wehranlage im Bereich der Einmündung der neuen Warnowstraße in den Mühlendamm wird im zukünftigen Grünstreifen entlang des Bleichergrabens eine befestigte Stellfläche benötigt. Es ist davon auszugehen, dass dort in größeren Abständen eine Entschlammung der Gewässersohle südlich des Wehres erfolgen muss. Zur Aufstellung eines Baggers und eines Transportfahrzeuges muss diese Fläche ausreichend groß bemessen werden.

Das Quartier 098 südlich der Neuen Bleicherstraße unterliegt den Bestim- Binnenmungen der Verordnung zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes hochwasser-"Warnowniederung zwischen Klein Raden und der Hansestadt Rostock" schutz (ÜSG WarnowVO) vom 3. Dezember 2007.

Gemäß § 78 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist in festgesetzten Überschwemmungsgebieten untersagt:

- die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch, ausgenommen Bauleitpläne für Häfen und Werften,
- die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 des Baugesetzbuches,
- die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers bei Überschwemmungen,

 das Aufbringen und Ablagern von wassergefährdenden Stoffen auf dem Boden, es sei denn, die Stoffe dürfen im Rahmen einer ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden,

- die nicht nur kurzfristige Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern k\u00f6nnen oder die fortgeschwemmt werden k\u00f6nnen,
- das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche,
- das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 und § 75 Absatz 2 entgegenstehen,
- die Umwandlung von Grünland in Ackerland sowie
- die Umwandlung von Auwald in eine andere Nutzungsart.

Der gleiche Paragraf regelt auch eine Reihe von Ausnahmen, welche durch die zuständige Behörde (hier das StALU MM) zugelassen werden können.

Die Grenze des Überschwemmungsgebietes (ÜSG) umfasst alle Flurstücke, die von einem Hochwasserereignis mit einem statistischen Wiederkehrsintervall von 100 Jahren (HW100) betroffen sein können.

Seit Inkrafttreten dieser Verordnung konnten bisher dann Ausnahmen zugelassen werden, wenn das Bauvorhaben im ÜSG oberhalb der tatsächlichen HW100-Linie, also höher als 1 Meter über dem durchschnittlichen Wasserspiegel der Oberwarnow lag. Dementsprechend sollen städtebauliche Entwicklungen in den Quartieren 097 und 098, wie im Gestaltungsplan dargestellt, nur in den Randbereichen der vorhandenen und oberhalb der HW100-Linie liegenden Straßen bzw. nur im Randbereich der aufgehöhten und gesicherten Hauptaltlastenfläche des ehemaligen Gaswerksgeländes und nur sehr moderat erfolgen.

Innerhalb der Quartiere 097 und 098 befinden sich auch durch Sturmfluten der Ostsee gefährdete potenzielle Überflutungsflächen. Sie basieren auf dem vom Land ermittelten Bemessungshochwasser (BHW) und sind nicht per Gesetz festgesetzt. Das BHW dient den zuständigen Landesbehörden als Bemessungsgröße für die Dimensionierung von Küstenschutzanlagen. Bei der Stadtentwicklung sollte sich die Hansestadt Rostock am BHW orientieren. Für den Küstenabschnitt Rostock Stadtmitte ist das BHW auf 3,0 Meter über NHN (DHHN 92) festgelegt.

Eine extreme Sturmflut würde auch den Mühlendamm überfluten und den östlichen Teil des Sanierungserweiterungsgebiets überschwemmen. Für eine Bebauung müssten deshalb gleiche oder ähnliche Festsetzungen wie in den Plangebieten Petriviertel und Holzhalbinsel getroffen werden. Das bedeutet, dass ein individueller Hochwasserschutz am jeweiligen Gebäude erfolgen muss und Aufenthaltsräume (wie z. B. Wohnräume in Gebäuden) erst oberhalb einer festzusetzenden Höhe über NHN angeordnet werden dürfen.

Sturmflutschutz

Aktuell gibt es Überlegungen, den Mühlendamm als Hochwasserschutzdeich gegenüber der Unterwarnow auszubauen. So lange diese Baumaßnahmen nicht realisiert sind, müssen die formulierten Rahmenbedingungen für Neubauten in den Quartieren 097 und 098 gelten.

Behutsame Mindestsanierung des Bleichergrabens bei Beachtung ökologischer Anforderungen und Errichtung einer Technik-Aufstellfläche für die Wartung der Wehranlage am Mühlendamm im Interesse eines Schutzes und einer Aufwertung des Oberflächenwasserkörpers.

Sanierungsziele Wasser & Hochwasserschutz

- Punktuelle Freistellung des Uferbereiches am Bleichergraben und fachgerechte Bestandspflegemaßnahmen.
- Zulassen baulicher Entwicklungen in den Quartieren 097 und 098 nur im Randbereich der geschützten Binnenhochwasserflächen der Oberwarnow oberhalb der HW100-Linie sowie
- Realisierung eines individuellen Hochwasserschutzes bei Neubauten zur Sicherung gegen das Sturmhochwasser der Ostsee.

8.7.5 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 CO2 von erheblicher Bedeutung.

Energie

Als besonders klimaschonender Energieträger kann Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung angesehen werden. Fast das gesamte Rahmenplangebiet - bis auf das Quartier 098 "Neue Bleicherstraße" - ist gemäß einer kommunalen Satzung Vorranggebiet für die Fernwärmeversorgung. Die Entwicklung bei der Wärmeversorgung zugunsten von Fernwärme und alternativen Energieträgern, wie Photovoltaik, Solarthermie und Geothermie, muss auch aus Gründen der Lufthygiene und des Klimaschutzes, insbesondere bei der Errichtung neuer Gebäudekomplexe, fortgesetzt werden.

Zur Abschätzung der Möglichkeiten der Versorgung mit erneuerbaren Energien können die Ergebnisse der Untersuchungen im Rahmen "Masterplan 100 % Klimaschutz" (Wärmebedarfs-, Solarpotenzial-, Geothermieanalyse) herangezogen werden. Diese stehen auch in Form von Geodaten im Internet zur Verfügung (siehe www.geoport-hro.de).

Als Beitrag zum Klimaschutz gewinnt ökologisches Bauen immer stärker an Bedeutung. Die Möglichkeiten für eine ökologisch rücksichtsvolle Planung müssen daher konsequent genutzt und erforderliche Rahmenbedingungen durch die Planung geschaffen werden.

Möglichkeiten der Senkung des Wärmebedarfs ergeben sich durch noch notwendige Sanierungen im Gebäudebestand und der Nutzung von Abwärmepotenzialen.

Im Zuge weiterer Planungen von Mobilfunksendern müssen insbesondere Elektrosensible Bereiche, wie Wohngebiete sowie Schulen und Kindergärten, vor magnetische elektromagnetischer Strahlung präventiv geschützt werden. Die bewährten Felder Abstimmungen im Rahmen der Mobilfunk-Verbände-Vereinbarung bieten eine gute Grundlage, nur besonders geeignete Standorte für Mobilfunksender und andere Sendeanlagen zu nutzen.

Erhöhung der Energieeffizienz als Beitrag zum Klimaschutz durch Sanierungsziel Dämmung von Gebäuden, Nutzung klimaschonender Heizsysteme Energie und Einsatz erneuerbarer Energien.

8.7.6 Flora, Fauna, Biotope

Die intensive Nutzung der städtischen Grünräume durch die Menschen Flora & Fauna 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. Entstehende Interessenkonflikte sind einzukalkulieren. Unter Berücksichtigung der berechtigten Erholungsansprüche der Stadtbewohner sind besonders die Übergänge zum Landschaftsraum der Oberwarnow möglichst naturnah zu gestalten.

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.

Schutz der Tier- und Pflanzenwelt und Erhalt der Artenvielfalt durch Sanierungsziel frühzeitige Berücksichtigung und Umsetzung funktionserhaltender Flora, und konfliktmindernder Maßnahmen bei notwendigen Baumaßnah- Biotope men.

8.7.7 Umweltbezogene Infrastruktur

Wie sich ein innerstädtisches Gebiet, z. B. das Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof", seinen 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.

Die Fragen von Ordnung und Sauberkeit sind für eine positive Entwicklung der Lebensqualität gerade in der Rostocker Innenstadt von grundlegender Bedeutung und prägen das Erscheinungsbild der Hansestadt.

Abfallwirtschaft

Deshalb ist beispielsweise im Zusammenhang mit der Umgestaltung von Straßen und Plätzen die Aufstellung ausreichender und in der Gestaltung angemessener Abfallbehälter sowie auch von Hundekot-Tütenspendern an geeigneten Stellen (z. B.im zukünftigen Uferpark) erforderlich.

Die Errichtung von Sammelsystembehältern für Glas und Papier ist sowohl für ein sauberes städtisches Erscheinungsbild als auch für eine ordnungsgemäße Trennung von Reststoffen erforderlich. Einen Behälterstellplatz gibt es unmittelbar südlich der Barlach-Brücke an der Bahnhofstraße. Er bedient neben dem Rahmenplangebiet auch den südlichen Bereich der Östlichen Altstadt und ist für das Sanierungserweiterungsgebiet ausreichend.

Weiterhin ein großes Problem – auch in der Wahrnehmung der Bürger – ist die Platzierung von privaten Müllbehältern im Straßenraum trotz der anderslautenden städtischen Satzung. Hier gibt es immer noch Handlungsbedarf. Aufklärung über die städtische Müllsatzung und die Verpflichtung der Hauseigentümer, ihre Mülltonnen auf dem eigenen Grundstück unterzubringen, sind hier das beste Mittel zur Lösung dieses Problems.

Aktuell wird mit der im Planungsgebiet vorhandenen Nutzungsstruktur keine Notwendigkeit für die Installation einer öffentlichen Sanitäranlage gesehen. Diese sind laut "Bedarfskonzeption öffentlicher Sanitäranlagen der Hansestadt Rostock" nur in ganz besonders hoch frequentierten Lagen, vorrangig in touristischen Kernbereichen, zu planen.

Öffentliche **WC-Anlagen**

Es ist auf eine bedarfsgerechte Ausstattung des öffentlichen Stadtraumes mit Papierkörben, Unterflursammelbehältern und Hundekot-Beutelspendern hinzuwirken.

Sanierungsziel Infrastruktur

Aus den im Planungsteil der Rahmenplanung festgeschriebenen Sanierungszielen ergeben sich Maßnahmen, zu denen der "Plan wesentlicher Maßnahmen" einen guten Überblick gibt.

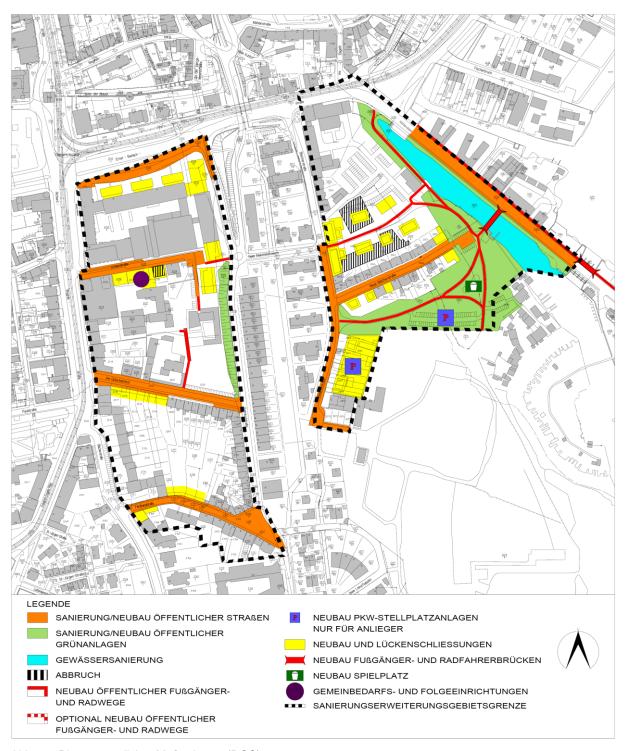


Abb. 98: Plan wesentlicher Maßnahmen (RGS)

Diese Maßnahmen gilt es, im Interesse einer auch vom Gesetzgeber geforderten zügigen Durchführung des Sanierungsprozesses innerhalb des

Sanierungserweiterungsgebietes "Ehemaliger Güterbahnhof" in den kommenden Jahren gezielt und gut koordiniert umzusetzen. Die Maßnahmen sind so zu staffeln, dass der Sanierungsprozess effektiv durchgeführt und zeitlich überschaubar zu Ende geführt werden kann. Koordinierungsinstrument ist der Maßnahmenplan, welcher aufbauend auf den in der Rahmenplanung fixierten Sanierungszielen erstellt und bei Bedarf angepasst werden kann.

In den folgenden Abschnitten werden die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung des komplexen und in seinen einzelnen Maßnahmen zusammenhängenden Sanierungsprozesses im Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof" thematisch geordnet beschrieben.

Die qualitätvolle und zügige Sanierung und dabei gezielte Förderung des noch unsanierten Gebäudebestandes ist eine Schwerpunktaufgabe.

Ruinöse Gebäude, wie z. B. auf dem Gelände des ehemaligen "Ostseetrans" in der Bleicherstraße, sind zeitnah abzubrechen.

Genauso kontinuierlich sind die noch vorhandenen Baulücken und freien Entwicklungsflächen durch qualitätvolle und gut eingepasste Neubauten zu schließen, um das städtebauliche und funktionelle Gesamtgefüge des Rahmenplangebietes abzurunden. Dabei müssen unterstützende Förderprogramme, wie z. B. die Förderung der Planungskosten im Rahmen der Initiative "Neues Wohnen in der Innenstadt", konsequent genutzt werden.

Die Sanierung der ehemaligen Umspannstation Neue Bleicherstraße 12, das letzte noch unsanierte Einzeldenkmal im Sanierungserweiterungsgebiet, ist zügig umzusetzen.

Folgende konkrete Maßnahmen im öffentlichen Raum lassen sich aus den Grünraum-Sanierungszielen zum Grünsystem ableiten:

- Der Neubau eines als Uferpark gestalteten Grünzuges entlang des Ufers der Oberwarnow vom Bleichergraben im Norden bis möglichst zur Warnowinsel im Süden und bis zur Bleicherstraße im Westen einschließlich eines öffentlichen Fußwegenetzes, eines öffentlichen Spielplatzes und einer Kanueinsetzstelle.
- Die Aufwertung des vorhandenen öffentlichen Spielplatzes am Südende der Bleicherstraße.
- Eine Neugestaltung und Begrünung der Geländeböschungen entlang der Bahnhofstraße und die Integration eines Fußgängerabganges mit Aussichtspunkt am Ostende der Lindenstraße,
- Die Stabilisierung und, wo möglich, Ausbau und Vernetzung des straßenbegleitenden Grüns aus Baumreihen und Vorgärten als "Trittsteine" eines Grünverbundes zwischen den größeren innerstädtischen Grünanlagen innerhalb bzw. im Randbereich des Sanierungserweiterungsgebietes.

Stadtgestalt Gebäudebestand

Denkmalpflege

system

In den Bereichen privater Grundstücke und Innenhöfe ist die weitere Entsiegelung und grundstücksübergreifende Begrünung ebenso zu befördern wie Fassadenbegrünungen und Gründachgestaltungen.

Um die Sanierungsziele zum Wohnen – der Hauptnutzung im Sanierungserweiterungsgebiet - umzusetzen, müssen Förderprogramme für Rostock genutzt bzw. akquiriert werden. Für Wohnungsneubau geeignete Grundstücke (z. B. auf der Südseite der Neuen Bleicherstraße) sind mit Zielsetzungen, wie sie im Abschnitt zur Sozialplanung fixiert worden sind, zu privatisieren, um damit auch die Vielfalt der sozialen und altersmäßigen Zusammensetzung der Bevölkerung des Rahmenplangebietes zu erhalten bzw. weiter zu verbessern.

Der Bedarf an familienfreundlichen barrierefreien und altersgerechten Wohnformen kann zurzeit nicht abgedeckt werden. Deshalb ist die Stärkung vorhandener und der Neubau von weiteren Wohnhäusern unabdingbar.

Auch um familienfreundliches Wohnen langfristig zu stabilisieren, muss sich die städtische Jenaplanschule im Quartier 095 "Lindenstraße" stabilisieren und weiterentwickeln können. Ein Erweiterungsneubau und die Sanierung der Sporthalle sind, eingebunden in den gesamtstädtischen Schulentwicklungsplan, deshalb dringende infrastrukturelle Aufgaben. Bei der detaillierten Durcharbeitung des Schulkomplexes und der Gestaltung dafür erforderlicher Fördermaßnahmen ist ebenfalls zu prüfen, ob, bedingt durch eine weitere Erhöhung der Schülerzahlen, langfristig auch ein außerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes liegender ergänzender Schulstandort gefunden werden kann.

Da die Schülerzahlen in der Innenstadt und auch im Sanierungs- und im Sanierungserweiterungsgebiet weiter kontinuierlich ansteigen, ist im Rahmen der Städtebauförderung eine Sanierung und Erweiterung der Kooperativen Gesamtschule Südstadt (KGS) in der Mendelejewstraße 12 a unmittelbar südlich des Hauptbahnhofes erforderlich.

Im Rahmen einer Förderung von Lückenschließungen durch Neubauten ist zu prüfen, ob die Einordnung eines kleineren Einkaufsmarktes im Rahmenplangebiet finanziell unterstützt werden kann.

Die Schaffung eines leistungsfähigen Durchlasses im Bereich der zurzeit geschlossenen Mühlendammschleuse unterstützt und sichert langfristig die Möglichkeit von Sport- und Freizeitnutzungen auf der Ober- und der Unterwarnow innerhalb bzw. im Randbereich des Sanierungserweiterungsgebietes. Hier sind Möglichkeiten zu prüfen, ob die Realisierung einer dieser Baumaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung oder auch durch andere Förderprogramme möglich ist.

Um Entwicklungsprozesse zu beschleunigen, kommt der zügigen Sanierung bzw. dem Neubau folgender öffentlicher Straßen, einschließlich ihrer unterirdischen technischen Infrastruktur, größte Bedeutung zu:

Ernst-Barlach-Straße als innerstädtische Hauptsammelstraße,

Nutzung

Straßen, Wege Plätze

- Mühlendamm als innerstädtische Hauptsammelstraße,
- Lindenstraße als Anliegerstraße,
- Straße Am Güterbahnhof als Anliegerstraße,
- Ferdinandstraße als Anliegerstraße,
- Bleicherstraße als Anliegerstraße,
- Neue Bleicherstraße als Anliegerstraße.

Die Sanierung der unmittelbar an das Sanierungserweiterungsgebiet angrenzenden Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen dem neuen Kreisverkehr und der Ferdinandstraße im Rahmen der Städtebauförderung ist zu prüfen.

Von den Straßen unabhängige Fußwege sind zwischen der Lindenstraße und der Bahnhofstraße, durch das Quartier 097 "Elektrizitätswerk", südlich der Neuen Bleicherstraße, entlang des Ufers des Bleichergrabens und möglichst auch bis zur Warnowinsel südlich des Sanierungserweiterungsgebietes zu realisieren.

Um ein geschlossenes Wegenetz entlang der begrünten Uferzonen der Ober- und Unterwarnow aufbauen zu können, ist innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes mindestens der Neubau einer Fußgängerbrücke am Ende der Neuen Bleicherstraße über den Bleichergraben zum Mühlendamm erforderlich.

Auch hier ist zu prüfen, ob Brückenbaumaßnahmen angrenzend an das Sanierungserweiterungsgebiet, die zur Erreichung der Sanierungsziele innerhalb des Gebietes dringend erforderlich sind, mit Städtebaufördermitteln finanziert werden können.

Durch das Quartier 097 "Elektrizitätswerk" und über den Bleichergraben ist der Fußgängerweg mit einem Radweg gekoppelt.

Im Interesse einer Verbesserung der Pkw-Stellplatzsituation für die Anwoh- Pkwner des Sanierungserweiterungsgebietes sollte die Errichtung von Pkw- Stellplatz-Stellplatzanlagen mit Städtebaufördermitteln unterstützt werden.

Anlagen

Um rechtlich notwendige Ziele der Umweltplanung, wie eine Reduzierung zu Umwelt hoher Werte bei Lärm entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, zu erreichen, sind notwendige Straßenbaumaßnahmen auch daraufhin abzustimmen.

Notwendige Altlastensanierungen im Rahmenplangebiet sind, gekoppelt mit Baumaßnahmen im Areal, umzusetzen.

Die behutsame, ökologischen und naturrechtlichen Anforderungen gerechte Sanierung des Wasserlaufes des Bleichergrabens, einschließlich der Beseitigung vorhandener Altlasten, ist im Zuge der Gestaltung des Uferparkes durchzuführen.

Im Interesse einer hohen städtebaulichen, funktionellen und gestalterischen Wettbewerbe Qualität, aber auch im Interesse einer anschließend zügigen Umsetzung der Planvorhaben für wichtige Bereiche innerhalb des Sanierungserweiterungsgebietes, z. B. den zukünftigen Uferpark mit seinen Fußgängerver-

bindungen, sind Planungswettbewerbe zu organisieren und durchzuführen.

Hohe bauliche, funktionelle und gestalterische Qualitäten bei Lückenschließungen lassen sich durch das landeseigene Wettbewerbsverfahren "Neues Wohnen in der Innenstadt" erzielen.

In einigen Bereichen ist zur Umsetzung der Sanierungsziele der Erwerb bzw. der Verkauf und/oder die Neuordnung von Grundstücken bzw. die Sicherung von öffentlichen Nutzungsrechten auf privaten Grundstücken Voraussetzung, wie z. B.:

An- und Verkauf von Grundstücken

- zur Erweiterung der Jenaplanschule und ihres Schulhofes,
- zur Sanierung und funktionellen Neuordnung der Lindenstraße,
- zur Entwicklung des zukünftigen Uferparkes entlang der Oberwarnow,
- zum Neubau eines Geh- und Radweges innerhalb des Quartiers 097 "Elektrizitätswerk" sowie
- zur Bereitstellung von Flächen für den ruhenden Verkehr und für eine Spielplatzerweiterung im Bereich südlich der Bleicherstraße.

Entlang der Südseite der Neuen Bleicherstraße sind einige Baugrundstücke entwickelbar, die mit Bebauungsverpflichtungen über öffentliche Ausschreibungen privatisiert werden müssen.

Impressum

Herausgeber: Hansestadt Rostock
Projektleitung: Ralf Schinke (RGS)

Bearbeiter: Odett Freiberg, Janika Schulz, Leo Dainat,

Ralf Schinke, WIMES

Fotos: Luftbild Deckblatt Günther Rausch

Grafische Gestaltung: ...

Auflage: ...

Redaktionsschluss: 30.05.2016



Gestaltungsplan zum Sanierungserweiterungsgebiet "Ehemaliger Güterbahnhof"