

Die Ortsbeiratssitzung wird über einen Livestream übertragen und kann unter nachstehenden Link mit verfolgt werden:

<https://www.conf.dfn.de/stream/nr5ojp4vy8myv>

Wichtige Hinweise für alle, an der Sitzung teilnehmenden Personen:

Plätze für Besucherinnen und Besucher sind beim Ortsamt Mitte per E-Mail an ramona.nerger@rostock.de oder krystyna.tack@rostock.de bis zum 07.10.2021 12.00 Uhr, zu reservieren. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass aufgrund der aktuellen Umstände für Gäste und VertreterInnen der Medien insgesamt nur eine begrenzte Anzahl Plätze zur Verfügung steht. Die Vergabe der Plätze erfolgt in der Reihenfolge der Eingänge der Anmeldungen.

Gemäß § 7 mit Anlage 36 der Corona-Landesverordnung Mecklenburg-Vorpommern (Corona-LVO M-V) werden die anwesenden Personen in einer Anwesenheitsliste mit Vor- und Familienname, vollständiger Anschrift, Telefonnummer sowie Datum und Uhrzeit erfasst. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass Personen, die die Erhebung ihrer Kontaktdaten verweigern oder unvollständige oder falsche Angaben machen, von der Tätigkeit bzw. der Inanspruchnahme der Leistung auszuschließen sind. Die Anwesenheitsliste wird gemäß vorgenannter Verordnung vom Ortsamt Mitte für die Dauer von vier Wochen nach Ende der Sitzung aufbewahrt und ist der zuständigen Gesundheitsbehörde im Sinne des § 2 Absatz 1 Infektionsschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern auf Verlangen vollständig herauszugeben.

Zwischen den Personen ist ein Mindestabstand von 1,5 Meter einzuhalten. Bei Veranstaltungen haben alle teilnehmenden Personen eine Mund-Nase-Bedeckung (medizinische Gesichtsmaske (zum Beispiel OP-Masken gemäß EN 14683) oder Atemschutzmasken (gemäß Anlage der Coronavirus-Schutzmasken-Verordnung – SchutzMV in der jeweils aktuellen Fassung, zum Beispiel FFP2-Masken)) zu tragen, wobei Menschen, die aufgrund einer medizinischen oder psychischen Beeinträchtigung oder wegen einer Behinderung keine Mund-Nase-Bedeckung tragen können und dies durch eine ärztliche Bescheinigung nachweisen können, ausgenommen sind. Abweichend von Satz 1 ist das Abnehmen der Mund-Nase-Bedeckung möglich, sobald die Personen ihren Sitzplatz entweder unter Gewährleistung des Mindestabstandes von 1,5 Metern oder im Rahmen der Platzierung aufgrund eines sogenannten Schachbrettschemas eingenommen haben; im Falle des sogenannten Schachbrettschemas wird das Tragen der Mund-Nase-Bedeckung empfohlen. Das Abnehmen der Mund-Nase-Bedeckung ist unter Einhaltung des Mindestabstandes von 1,5 Meter zulässig, solange es zur Kommunikation mit Menschen mit Hörbehinderung, die auf das Lippenlesen angewiesen sind, erforderlich ist. Das Abnehmen der Mund-Nase-Bedeckung durch eine Rednerin oder einen Redner an einem festen Platz, zum Beispiel an einem Rednerpult, ist bei Einhaltung besonderer Vorsichtsmaßnahmen, welche in den einrichtungsbezogenen Sicherheits- und Hygienekonzepten niedergeschrieben sein müssen, zulässig.



Rostock Umgestaltung Satower Straße

Ortsbeiratssitzung Südstadt 07.10.2021

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de
Aktenmappe - 2 von 43

Projektbearbeitung: ARGE



SHP Ingenieure

- Objektplanung Verkehrsanlagen
- Verkehrsuntersuchung
- Lichtsignalanlagenplanung
- Schalltechnisches Gutachten

TGP

- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- UVP- Bericht
- Vorprüfung des Einzelfalls



HEIDEN LABOR
für Baustoff- und Umweltprüfung GmbH

- Baugrunduntersuchungen

**SCHMITZ
SCHIMINSKI
PARTNER**
PLANUNG FÜR RAUM LICHT DESIGN

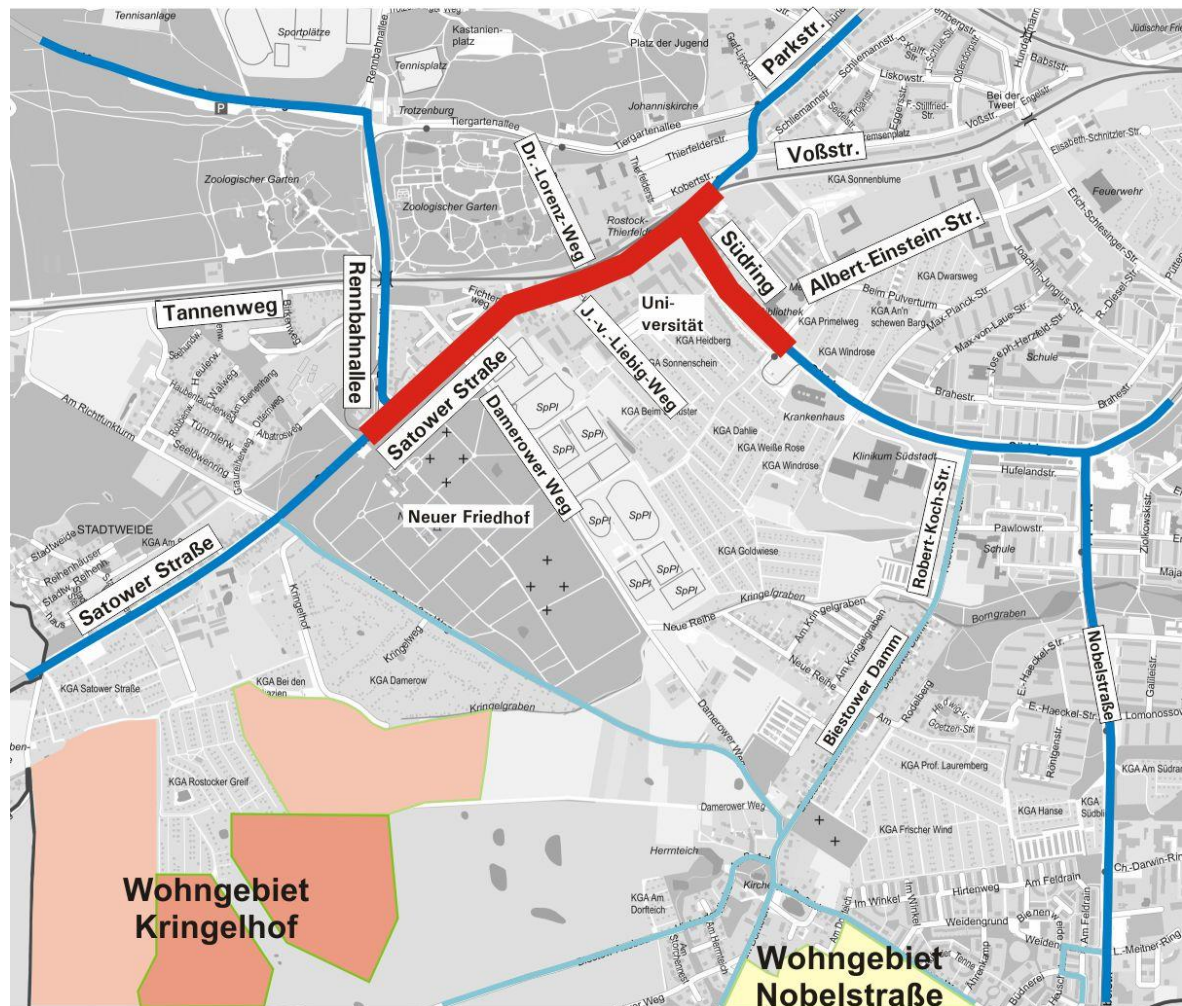
- Straßenbeleuchtung

Projektbearbeitung: bisher beteiligte Ämter

- Amt 61, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
- Amt 62, Kataster-, Vermessung- und Liegenschaftsamt
- Amt 66, Tiefbauamt
- Amt 67, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen
- Amt 68, Amt für Mobilität
- Amt 73, Amt für Umwelt- und Klimaschutz

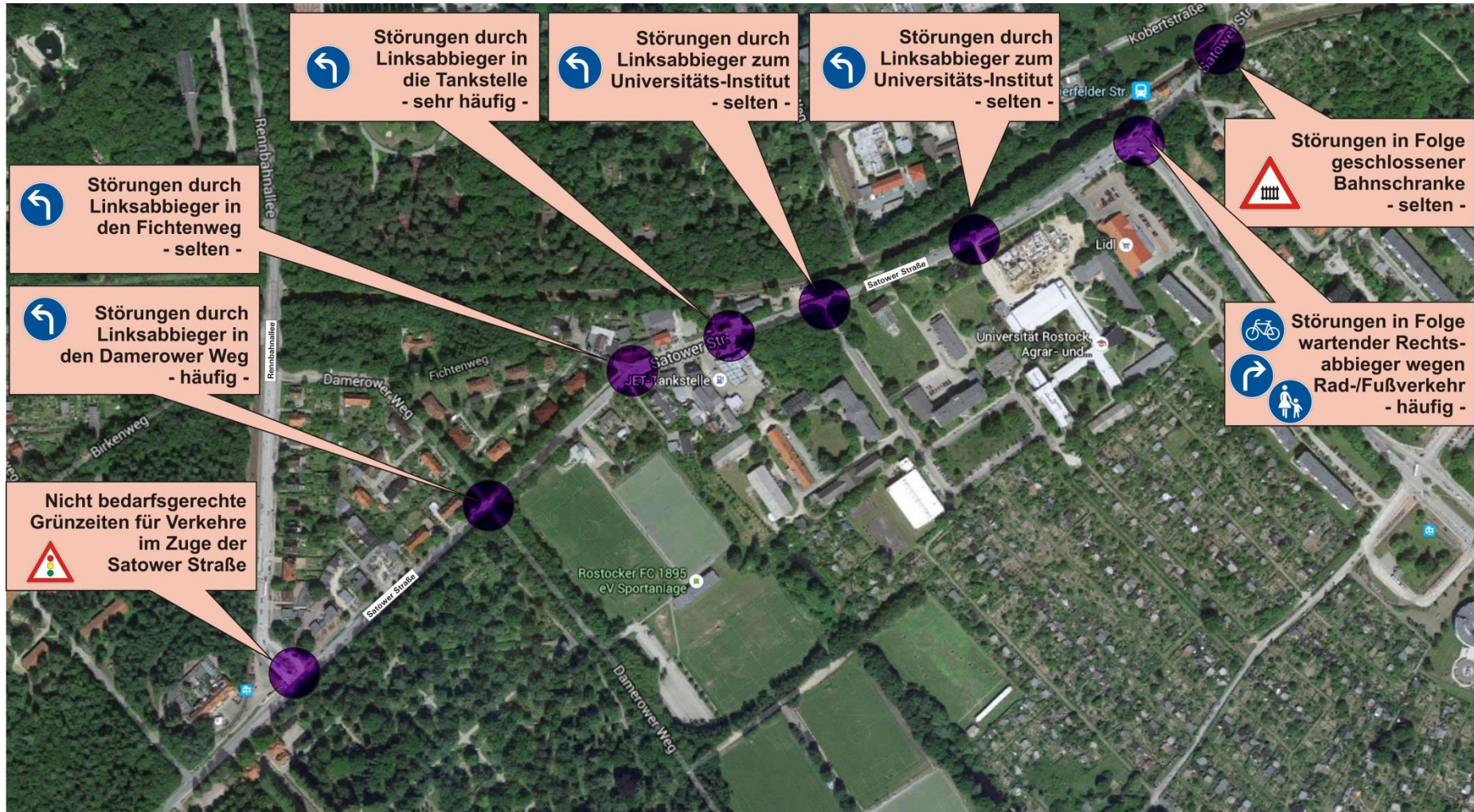
Untersuchungsbereich

- Satower Straße:
Abschnitt zwischen
Rennbahnallee und Südring,
ca. 1 km lang
- Südring:
ca. 380 m lang



Verkehrsuntersuchung 2016

Störanfälligkeit Satower Straße



Weitere Konflikte im Bestand

- Wenige Überquerungshilfen
- Konfliktpotenzial in den engen Seitenräumen östlich Fichtenweg
- KP Damerower Weg: 5 von 6 Unfällen mit Radfahrereteiligung



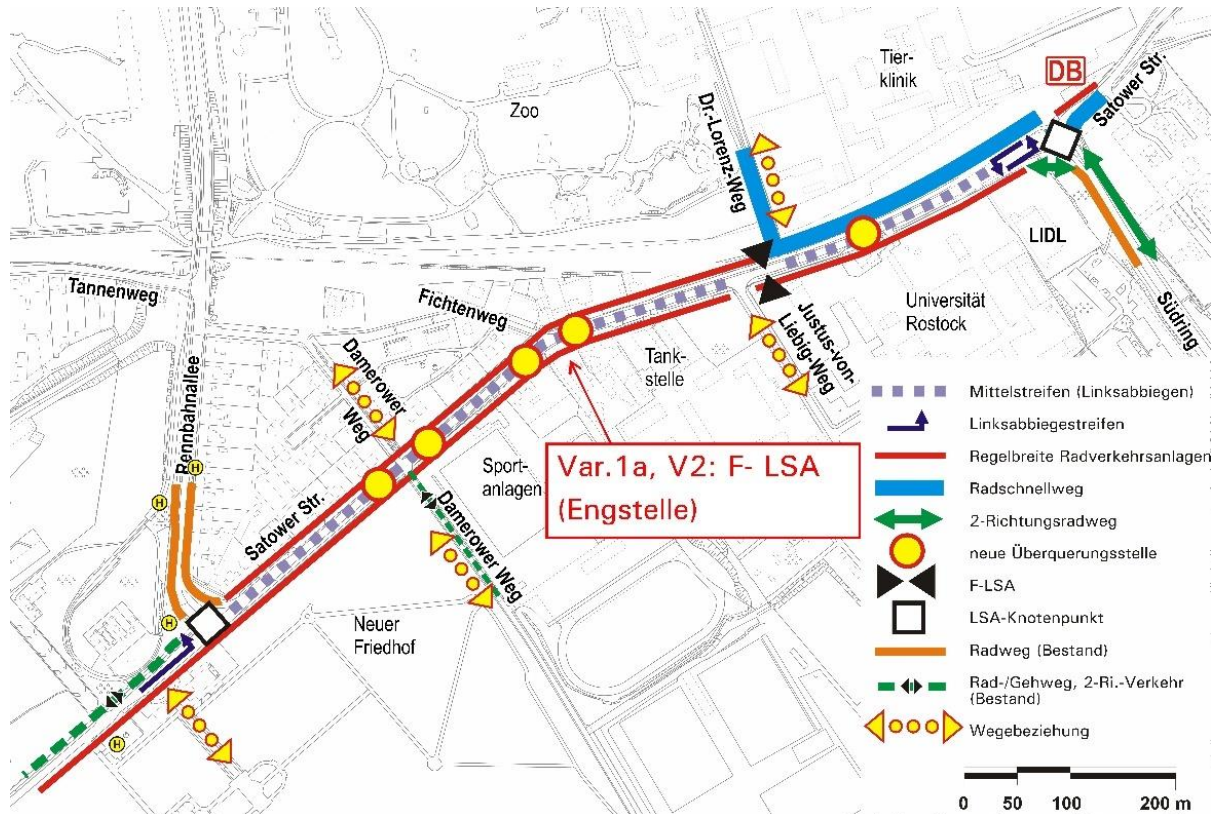
Planungsziele

- Auflösung Unfallschwerpunkte
- Ertüchtigung des Straßenzuges für die Aufnahme der Prognosebelastung aus den geplanten Wohngebietserweiterungen
- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung
- Schaffen regelkonformer Radverkehrsanlagen
- Reduzierung des Konfliktpotenzials im Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung der Überquerbarkeit für Fuß- und Radverkehr

Entwurfs- und Gestaltungsvarianten

■ Varianten mit 3-streifiger Fahrbahn:

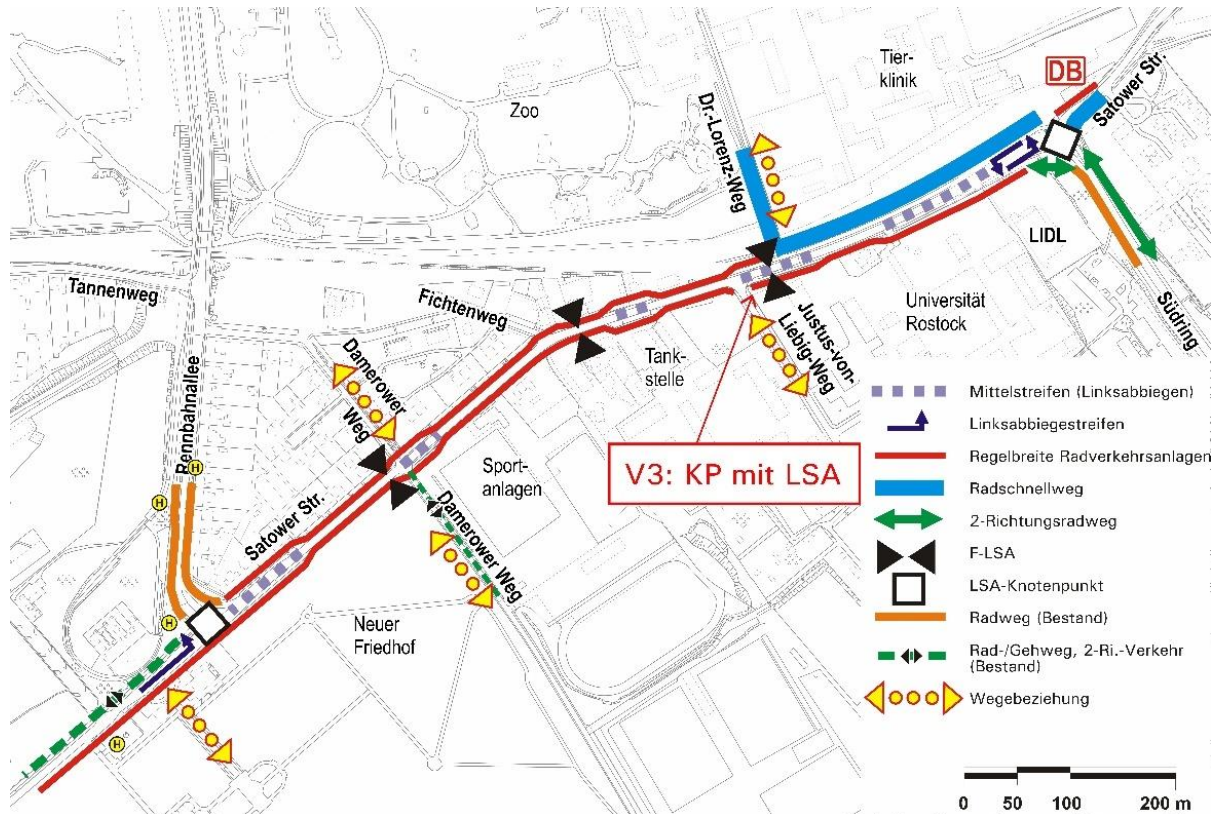
- V1: gemeinsame Rad-/Gehwege, 3-streifige Fahrbahn
- V1a: wie V1, mit Engstelle Fichtenweg
- V2: Radwege, 3-streifige Fahrbahn (mit Engstelle Fichtenweg)



Entwurfs- und Gestaltungsvarianten

■ Varianten mit 2-streifiger Fahrbahn:

- V3: Radwege, 2-streifige Fahrbahn
- V4: Gemeinsame Rad-/Gehwege, 2-streifige Fahrbahn



Bewertung (Stand 10/2019 vor Weiterentwicklung V3 zur Vorzugsvariante)

lfd. Nr.	Bewertungskriterium	Wichtigkeit	V 0		V1		V1a		V2		V3		V4	
			Bestand		3-streifige Fahrbahn + gemeinsame Geh- und Radwege		V1 mit Engstelle Fichtenweg		3-streifige Fahrbahn + getrennte Geh- und Radwege		2-streifige Fahrbahn + getrennte Geh- und Radwege		2-streifige Fahrbahn + gemeinsame Geh- und Radwege	
			Pkt. (1- 3)	Bewertung nach Pkt.	Pkt. (1- 3)	Bewertung nach Pkt.	Pkt. (1- 3)	Bewertung nach Pkt.	Pkt. (1- 3)	Bewertung nach Pkt.	Pkt. (1- 3)	Bewertung nach Pkt.	Pkt. (1- 3)	Bewertung nach Pkt.
1	Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit	0,40	1,15	0,46	2,40	0,96	2,40	0,96	2,75	1,10	2,70	1,08	2,35	0,94
2	Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs / ÖPNV	0,20	1	0,20	3	0,60	3	0,60	3	0,60	3	0,60	3	0,60
3	Erkennbarkeit und Verständlichkeit für den Kfz-Verkehr	0,10	2	0,20	2	0,20	2	0,20	2	0,20	3	0,30	3	0,30
4	Flüssigkeit des längslaufenden Radverkehrs	0,15	1	0,15	2	0,30	2	0,30	3	0,45	3	0,45	2	0,30
5	Komfort des längslaufenden Fußverkehrs	0,10	1	0,10	2	0,20	2	0,20	3	0,30	3	0,30	2	0,20
6	Überquerbarkeit der Satower Str. für Fußgänger	0,15	1	0,15	3	0,45	3	0,45	3	0,45	2	0,30	2	0,30
7	Überquerbarkeit der Satower Str. für Radfahrer	0,10	1	0,10	2	0,20	2	0,20	2	0,20	2	0,20	2	0,20
8	Kfz-Erschließung angrenzender Grundstücke - Einfahrt	0,05	1	0,05	3	0,15	3	0,15	3	0,15	2	0,10	2	0,10
9	Kfz-Erschließung angrenzender Grundstücke - Ausfahrt	0,05	2	0,10	2	0,10	2	0,10	2	0,10	3	0,15	3	0,15
10	Konfliktpotential im Seitenraum	0,10	1	0,10	2	0,20	2	0,20	3	0,30	3	0,30	2	0,20

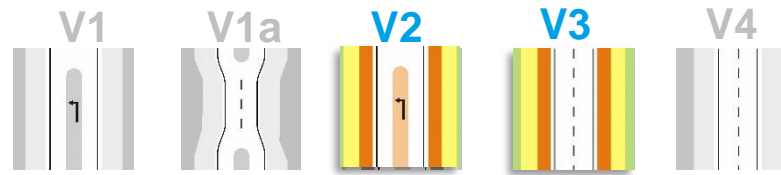
Bewertung (Stand 10/2019 vor Weiterentwicklung V3 zur Vorzugsvariante)

lfd. Nr.	Bewertungskriterium	Wichtigkeit	V 0		V1		V1a		V2		V3		V4	
			Bestand		3-streifige Fahrbahn + gemeinsame Geh- und Radwege		V1 mit Engstelle Fichtenweg		3-streifige Fahrbahn + getrennte Geh- und Radwege		2-streifige Fahrbahn + getrennte Geh- und Radwege		2-streifige Fahrbahn + gemeinsame Geh- und Radwege	
11	Umweltverträglichkeit und Umfeld	0,40	2,30	0,92	1,90	0,76	1,90	0,76	1,40	0,56	2,05	0,82	2,35	0,94
12	Zusätzlicher Versiegelungsgrad	0,20	3	0,60	2	0,40	2	0,40	1	0,20	2	0,40	2	0,40
13	Eingriffe in (wertvollen) Baumbestand	0,35	3	1,05	2	0,70	2	0,70	1	0,35	2	0,70	3	1,05
14	Eingriffe in private Flächen (Grunderwerb)	0,10	3	0,30	2	0,20	2	0,20	1	0,10	2	0,20	3	0,30
15	Potential für Neupflanzungen	0,10	1	0,10	1	0,10	1	0,10	1	0,10	1	0,10	1	0,10
16	Auswirkungen des Straßenlärms	0,10	1	0,10	2	0,20	2	0,20	2	0,20	2	0,20	2	0,20
17	Einbindung in das angrenzende Radwegenetz	0,15	1	0,15	2	0,30	2	0,30	3	0,45	3	0,45	2	0,30
18	Wirtschaftlichkeit	0,20	2,60	0,52	1,20	0,24	1,20	0,24	1,20	0,24	2,2	0,44	2,20	0,44
19	Investitionskosten	0,80	3	2,40	1	0,80	1	0,80	1	0,80	2	1,60	2	1,60
20	Unterhaltungsaufwand	0,20	1	0,20	2	0,40	2	0,40	2	0,40	3	0,60	3	0,60
21	Gesamtsumme Punkte	1		1,90		1,96		1,96		1,90		2,34		2,32
Varianten			V0		V1		V1a		V2		V3		V4	
Rang			5		3		3		5		1		2	
Erläuterung der Punktevergabe:			1 Punkt=negativ		2 Punkte=neutral		3 Punkte=positiv							

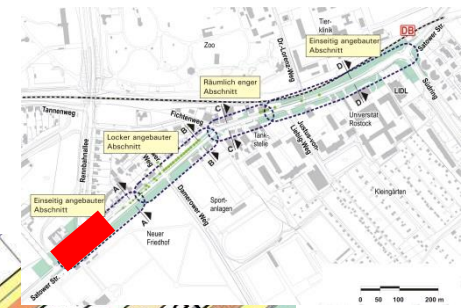
V3: Radwege, 2-streifige Fahrbahn



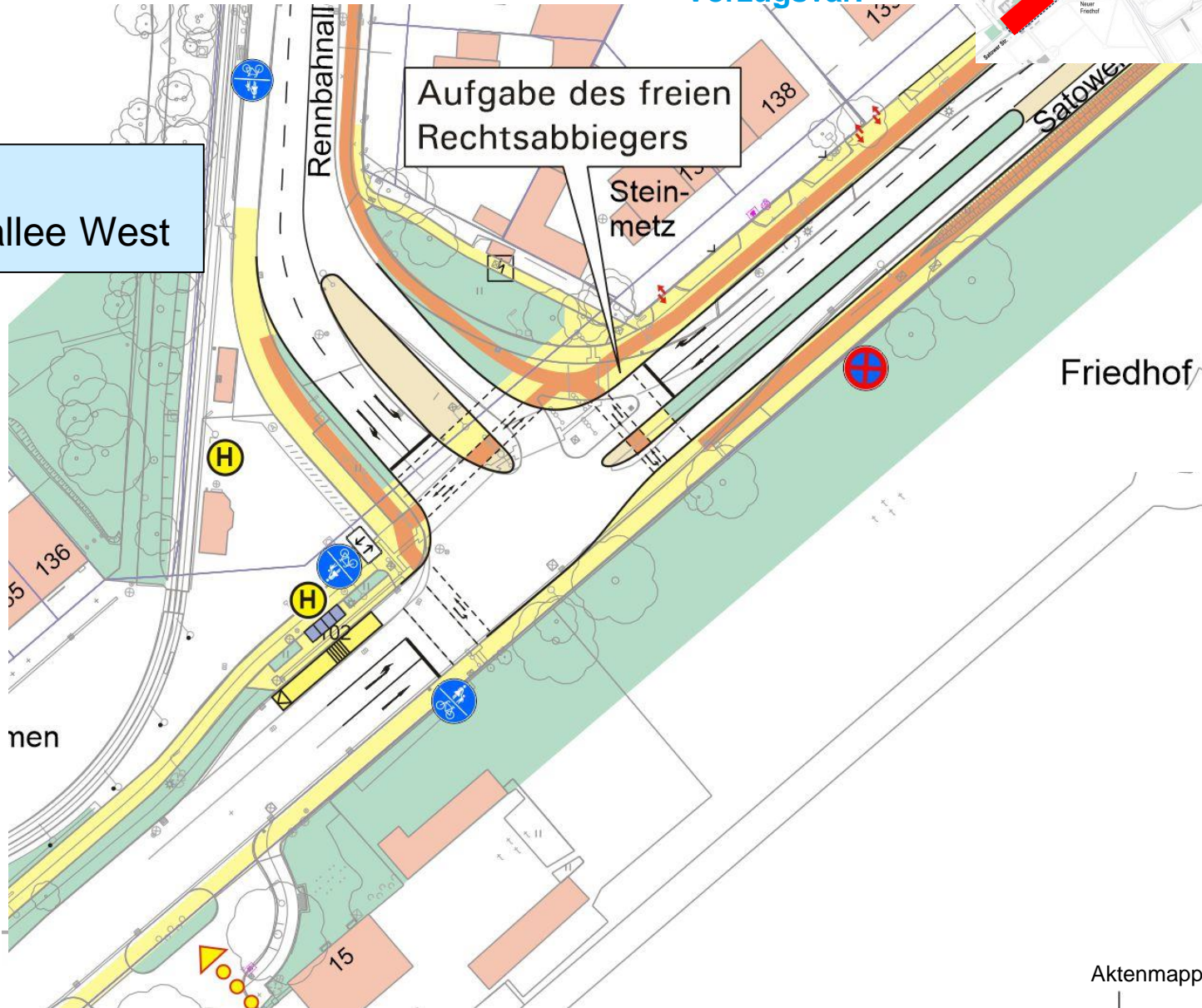
KP Rennbahnallee



Vorzugsvar.

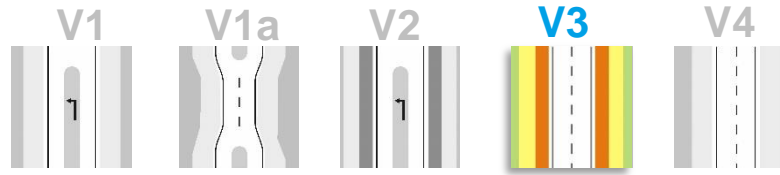


Radweg in
Rennbahnallee West

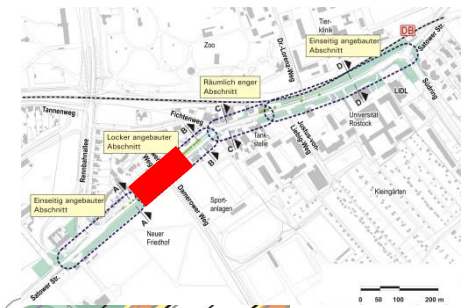


Damerower Weg

A – A



Vorzugsvar.



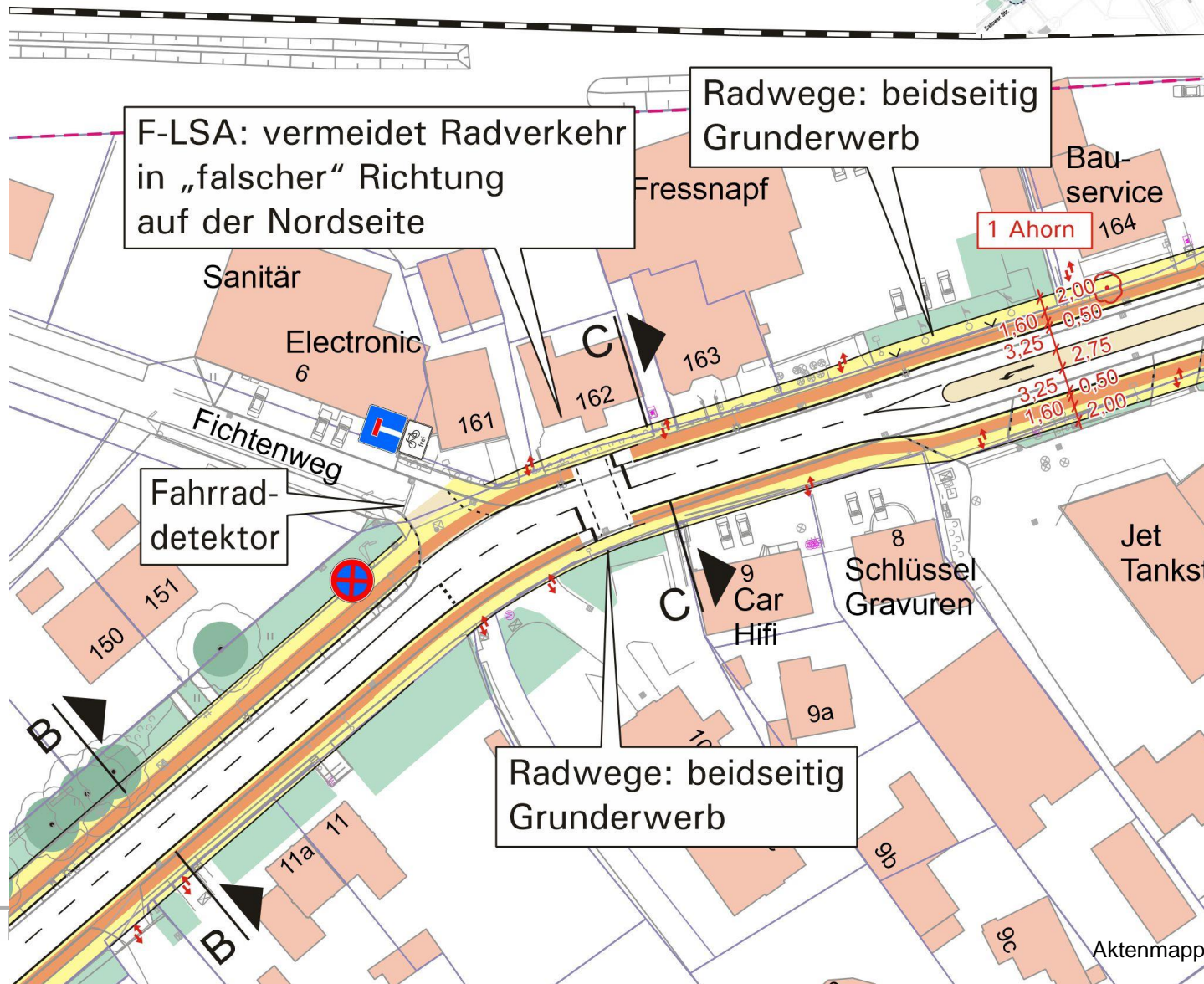
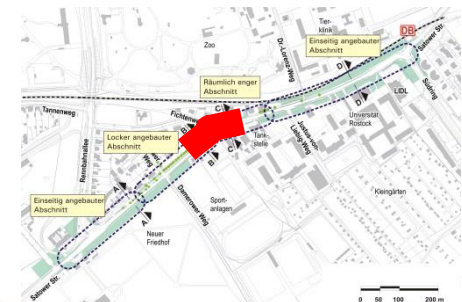
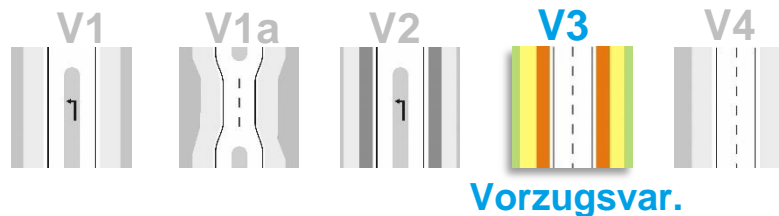
Vorzugsvariante:
KP vollsignalisiert

Wichtige Rad- wegeverbindung

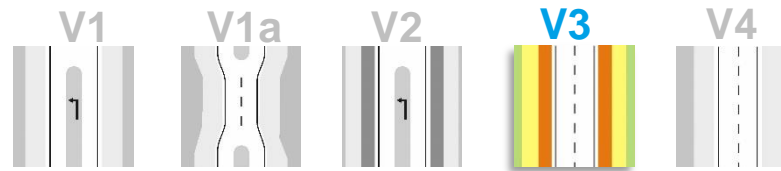
ggf. 1 Linde

1 Spitzahorn
7 Nadelbäume

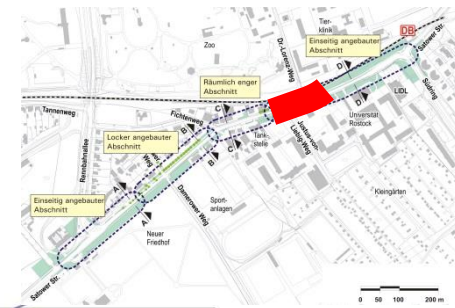
Fichtenweg



J.-v.-Liebig-Weg/ Dr.-Lorenz-Weg



Vorzugsvar.



Vorzugsvariante:
Busbuchten
(7 Busse/h, Ri.);
KP signalisiert

Radschnellwegekonzept:
Fahrradstraße geplant

Bushaldebucht, barrierefrei:
L gesamt = 88,70 m
L Einfahrt: 37 m (RASt 06)

Grenzverlauf
im heutigen
Seitenraum

1 Spitzahorn
7 Nadelbäume

Engstelle Gehweg
für Baumerhalt

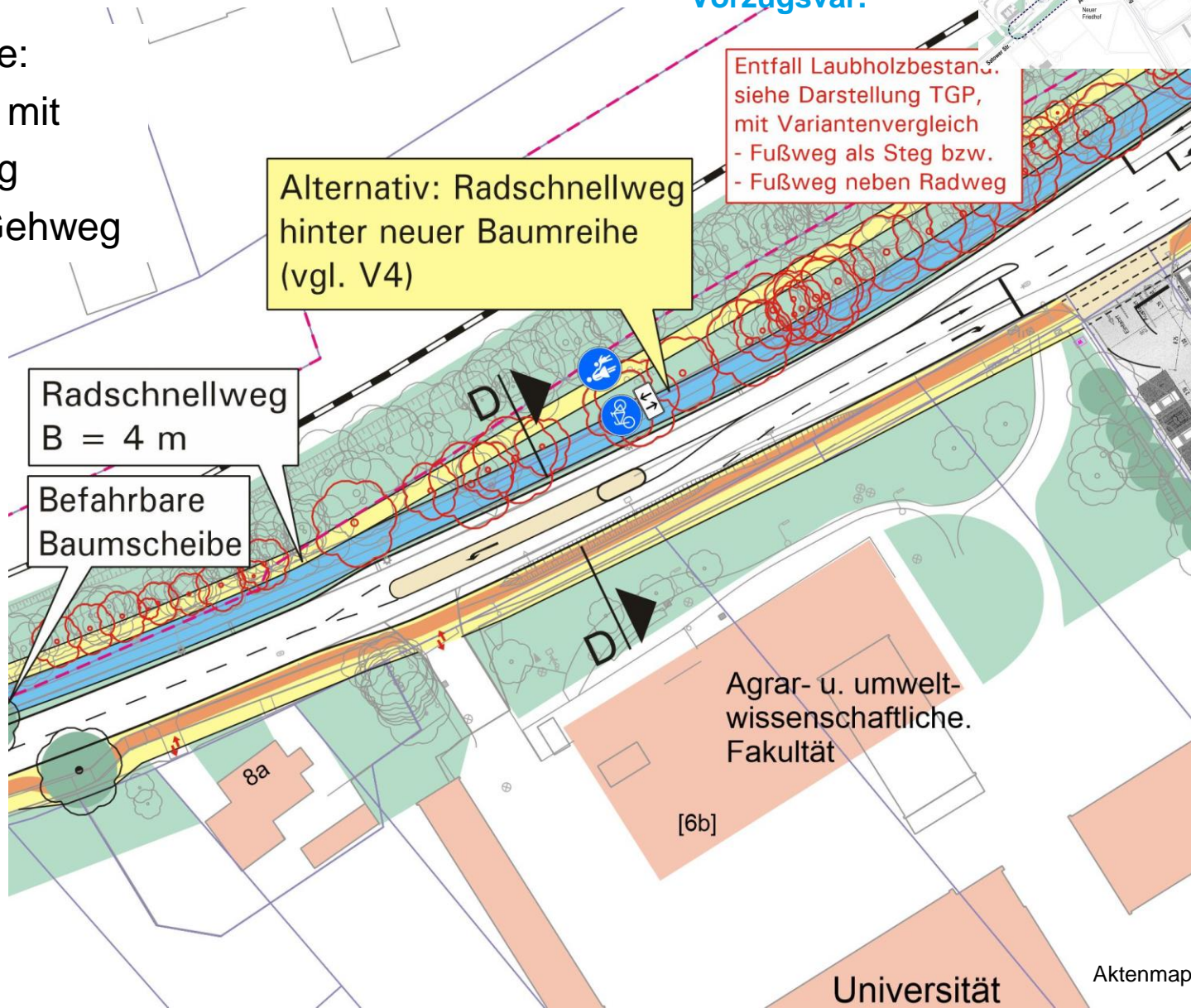
reha-
team
164a

1 Spitzahorn

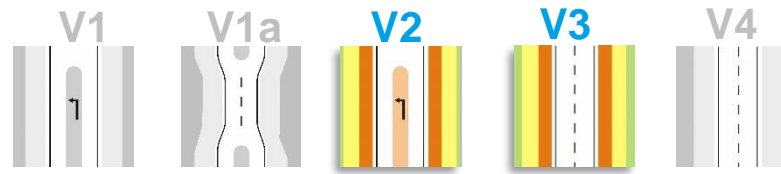
zählt als Wald:
27 Ahorn
4 Linden

Erschließung Wohn-/
Wissenschaftsgebiet

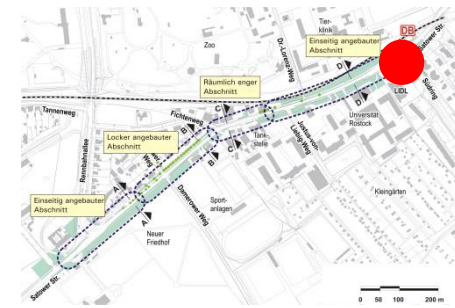
Bushaldebucht,
barrierefrei



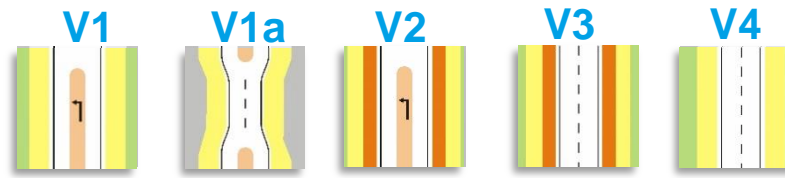
KP Südring



Vorzugsvar.



Satower Straße Ost



- 2-streifige KP-Zufahrt
- RSW B = 4 m

Erschließung B-Plan
Nr. 08.WA.170
WG „Thierfelderstraße“
(Hanse- u. Universitätsstadt
Rostock, Stand: 07/2019)

Kobertstr.

P DB

35
Kirche

Ausführungsplanung
Radschnellweg
(Hanse- u. Universitätsstadt
Rostock, Stand: 11/2018)

Thierfelder
Straße



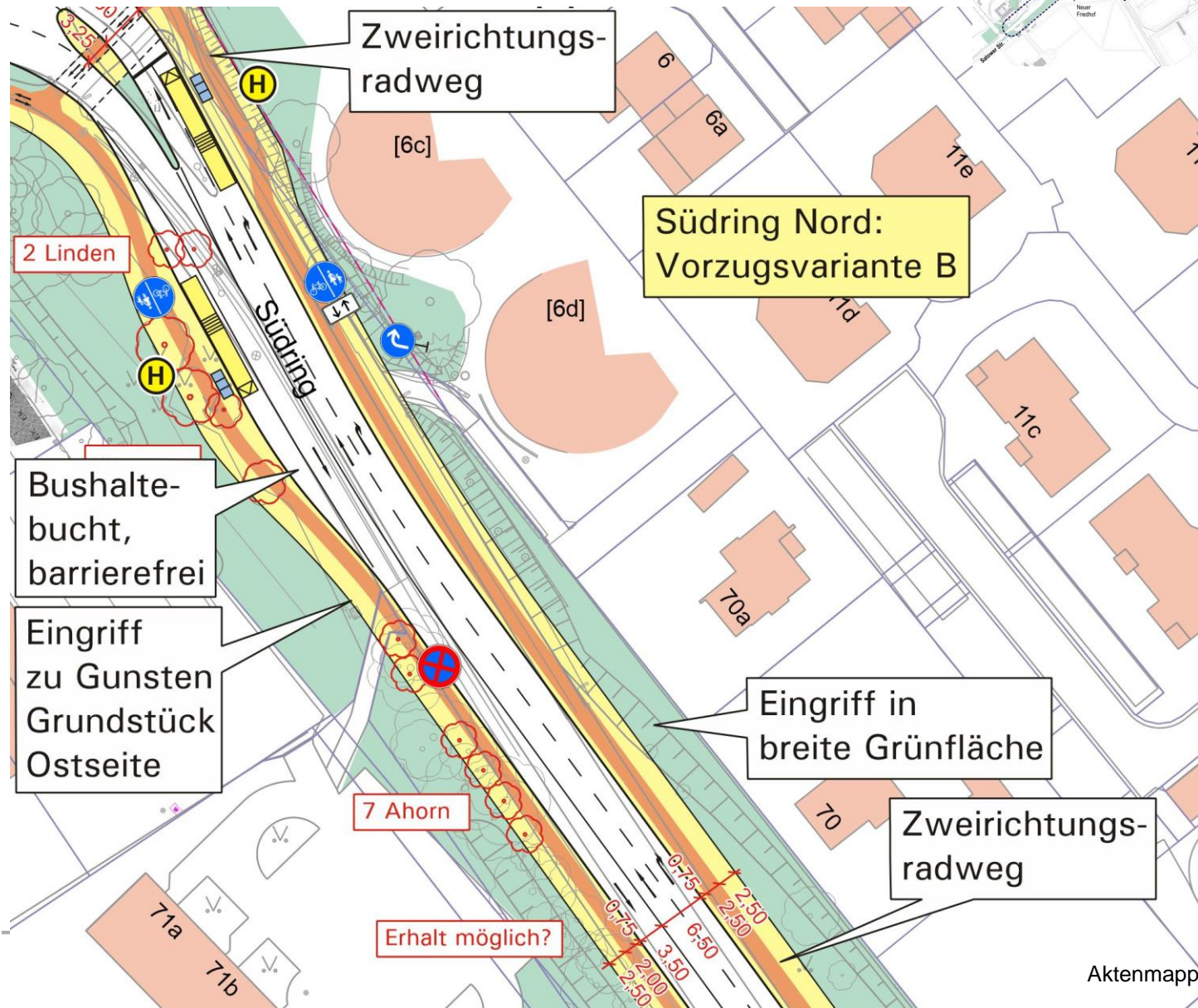
Entrümp.

166

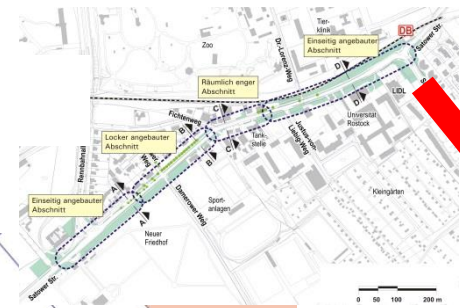
Satower Str.

Aufweitung für
2-str. KP-Zufahrt

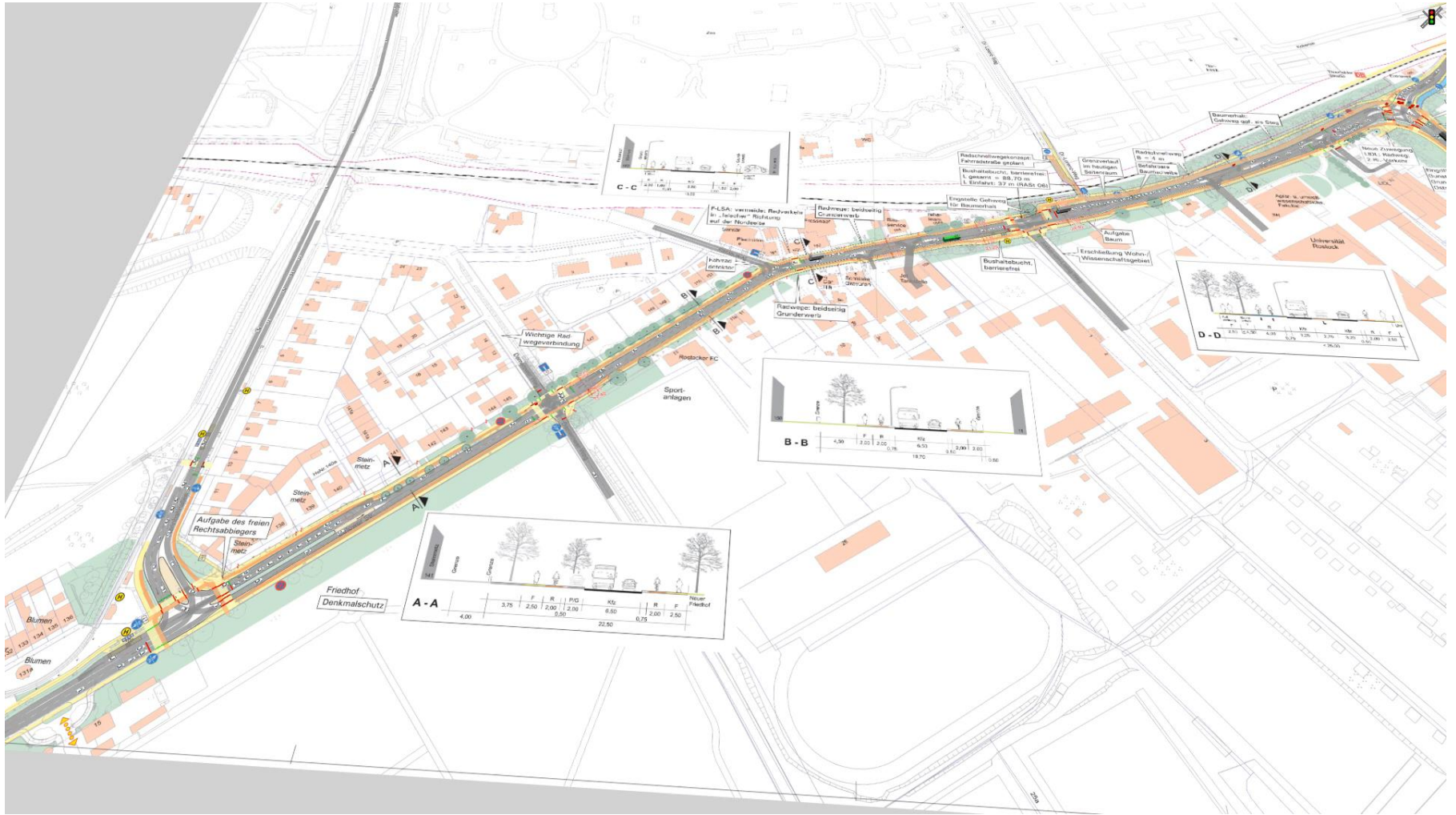
■ Südring Nord, Vorzugsvariante B (Eingriff Westseite)



■ Südring, Süd



Vorzugsvariante – Simulation gesamter Straßenzug

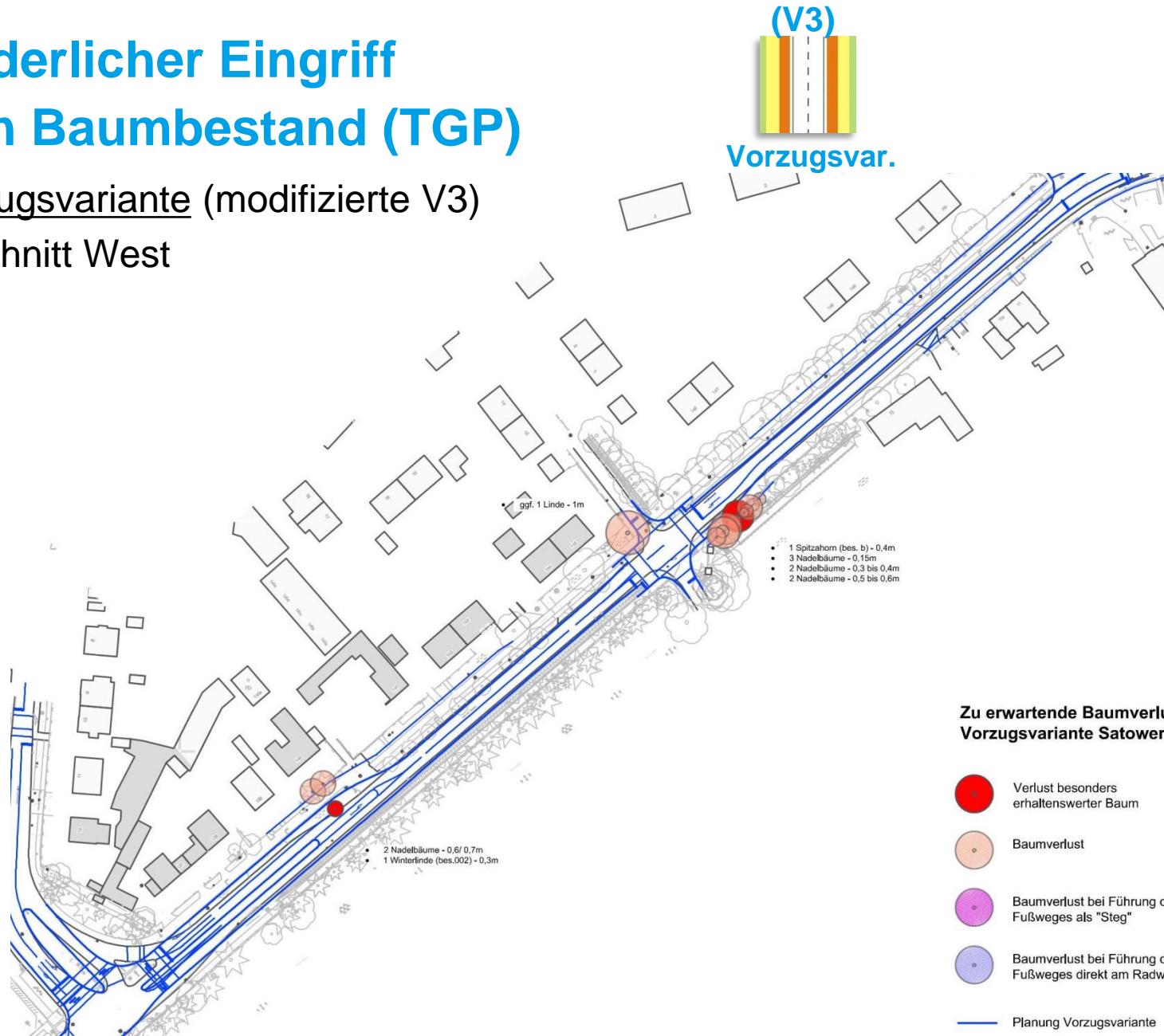


Fazit Verkehrsuntersuchung

- Alle Knotenpunkte sind leistungsfähig
- Satower Straße ist hoch belastete Hauptverkehrsstraße
 - Kapazitätsgrenzen werden teilweise erreicht
- In Abwägung insbesondere mit den Zielen Verkehrssicherheit und gute Qualität für Fußgänger und Radfahrer ist der Verkehrsablauf für den Kfz-Verkehr als stabil zu beschreiben.
- Bei einem 3-streifigen Querschnitt ist der Einfluss auf die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr ohne Unterschied zur Vorzugsvariante.

Erforderlicher Eingriff in den Baumbestand (TGP)

- Vorzugsvariante (modifizierte V3)
Abschnitt West



Erforderlicher Eingriff in den Baumbestand (TGP)

■ Vorzugsvariante (modifizierte V3) Abschnitt Ost

Darstellung für beide
Führungsformen des RSW

V2

(V3)

V4



Vorzugsvar.

- 60 Ahorn - 0,1 bis 0,2m (davon 7 mehrstämmig)
- 31 Ahorn - 0,3 bis 0,4 m (davon 2 mehrstämmig)
- 1 Ahorn - 0,5m (mehrstämmig)
- Bei Variante Stegführung zusätzlich (lila):
- 11 Ahorn - 0,1 bis 0,2m (davon 1 mehrstämmig)
- 1 Ahorn - 0,3m
- Bei Variante Fußweg direkt am Radweg zusätzlich (blau):
- 1 Ahorn - 0,2m
- 2 Ahorn - 0,3 bis 0,4m

- 2 Ahorn - 0,1 bis 0,2m (davon 1 mehrstämmig)
- 3 Ahorn - 0,3 bis 0,4 m (davon 2 mehrstämmig)
- 1 Birke - 0,3m
- 1 Laubbaum - 0,1 bis 0,2m (davon 1 mehrstämmig)

- 7 Ahorn - 0,1 bis 0,2m (davon 3 mehrstämmig)
- 9 Ahorn - 0,3 bis 0,4 m (davon 1 mehrstämmig)

- 1 Birke - 0,3m

- 2 Linden - 0,3m

- 2 Ahorn - 0,3m
- 5 Ahorn - 0,2m

- 1 Spitzahorn (bes. 039) - 0,4m

- 60 Ahorn - 0,1 bis 0,2m (davon 7 mehrstämmig)
- 31 Ahorn - 0,3 bis 0,4 m (davon 2 mehrstämmig)
- 1 Ahorn - 0,5m (mehrstämmig)
- Bei Variante Stegführung zusätzlich (lila):
- 11 Ahorn - 0,1 bis 0,2m (davon 1 mehrstämmig)
- 1 Ahorn - 0,3m
- Bei Variante Fußweg direkt am Radweg zusätzlich (blau):
- 1 Ahorn - 0,2m
- 2 Ahorn - 0,3 bis 0,4m

Zu erwartende Baumverluste - Vorzugsvariante Satower Straße

Verlust besonders erhaltenswerter Baum

Baumverlust

Baumverlust bei Führung des Fußweges als "Steg"

Baumverlust bei Führung des Fußweges direkt am Radweg

Planung Vorzugsvariante

Eingriff in den Baumbestand (TGP) – Zusammenstellung

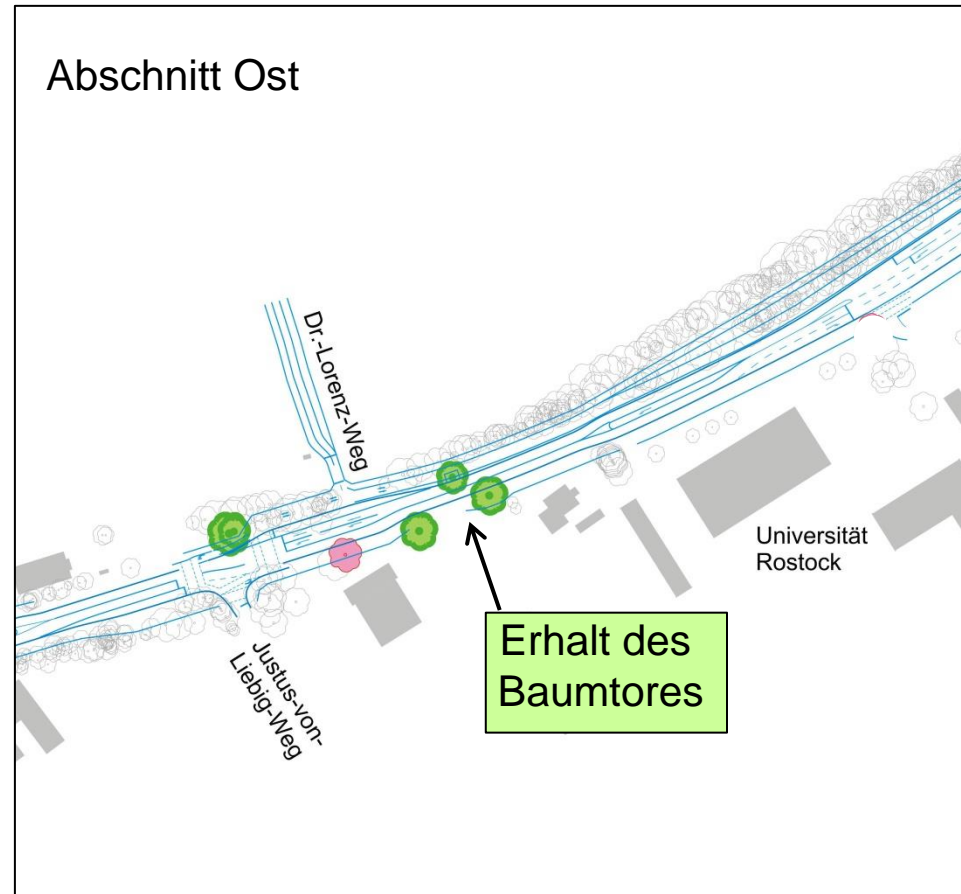
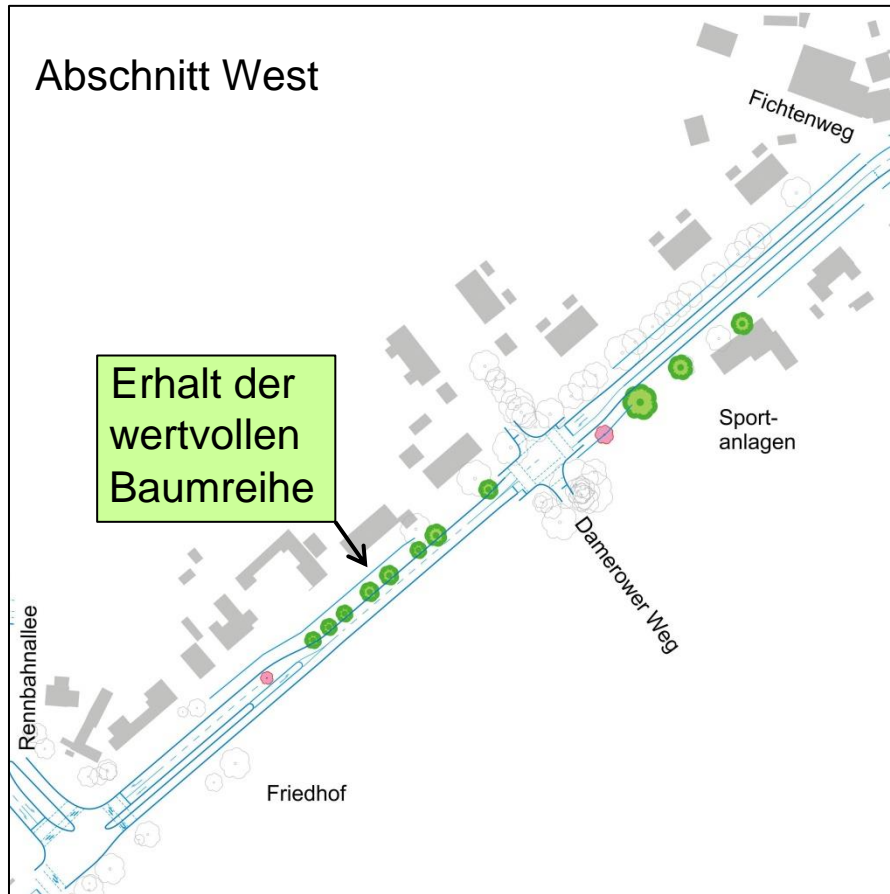
■ Satower Straße V1, V2, Vorzugsvariante (V3 modifiziert), V4

Baumverlust je Variante	V1	V2	V3 / Vorzugsvariante	V4
Laubbäume 0,1 bis 0,2 m Durchmesser	64 + 23 (RSW abgerückt) + 0 (RSW fahrbahnnah)	95 + 21 (RSW abgerückt) + 0 (RSW fahrbahnnah)	94 + 11 (RSW abgerückt) + 1 (RSW fahrbahnnah)	57 + 33 (RSW abgerückt) + 0 (RSW fahrbahnnah)
Laubbäume 0,3 bis 0,4 m Durchmesser	52 + 5 (RSW abgerückt) + 0 (RSW fahrbahnnah)	62 + 6 (RSW abgerückt) + 0 (RSW fahrbahnnah)	63 + 1 (RSW abgerückt) + 2 (RSW fahrbahnnah)	47 + 7 (RSW abgerückt) + 0 (RSW fahrbahnnah)
Laubbäume > 0,5 m Durchmesser	3	6	3	2 + 1 (RSW abgerückt) + 1 (RSW fahrbahnnah)
Nadelbäume	-	13	9	-
besonders erhaltenswerte Bäume	3	17	3	0 + 1 (RSW fahrbahnnah)

RSW: Radschnellweg im nordöstlichen Abschnitt

Baumbestand (TGP) – Erhalt wertvoller Bäume

■ Satower Straße, Vorzugsvariante (V3 modifiziert)



Fazit – Eingriff in den Baumbestand (TGP)

- Die Baumverluste können wegen unterschiedlicher Wertigkeit nicht einfach aufaddiert werden
- Die Verluste 0,1 - 0,2 m Durchmesser (betrifft v.a. den Bereich des Radschnellweges) sind zwar bei der Vorzugsvariante (und bei V2) hoch; die Verluste könnten z.T. aber durch ein Neupflanzungskonzept ausgeglichen werden
- Die Verluste > 0,5 m Durchmesser und besonders wertvoller Bäume sind bei der Vorzugsvariante relativ gering (V4: am geringsten; V2: am höchsten)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



**WG SCHIFFAHRT
HAFEN ROSTOCK**



Ersatzneubau eines Wohngebäudes mit Parkdeck

**Erich-Weinert-Straße 1-4
Akt. Zeichen 01429-21**

Erich-Weinert-Straße

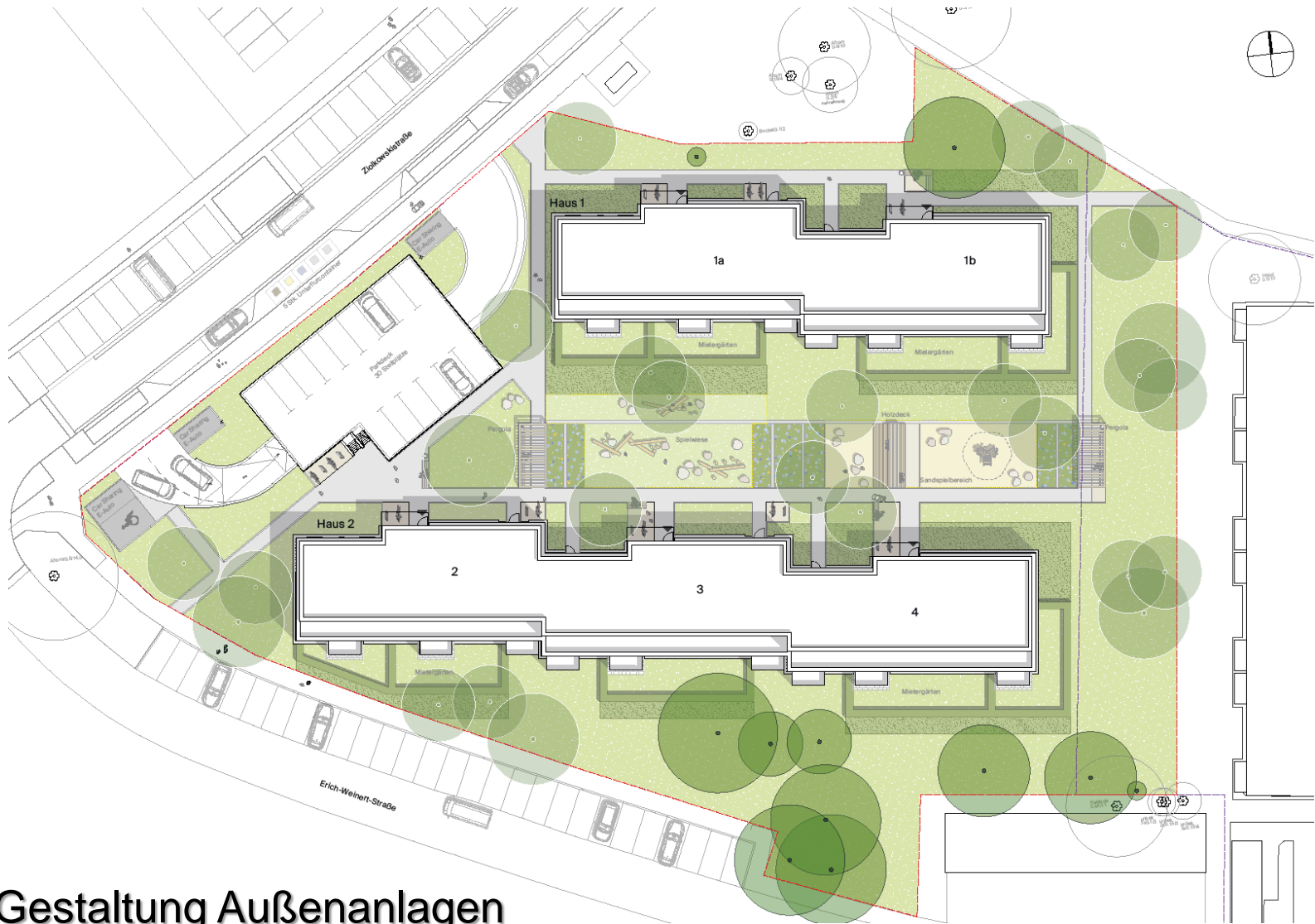
- geplant: zwei Mehrfamilienhäuser mit 64 WE
- Planungswettbewerb durchgeführt
- Preisgerichtssitzung zum Planungswettbewerb:
am 17. August 2020
- Einreichung Bauantrag Ende Mai 2021 erfolgt
- Abbruch Bestandsgebäude: geplant ab August 2022
- Baubeginn: geplant ca. Herbst 2022
- Baufertigstellung: geplant ca. Sommer 2024
- Fertigstellung Außenanlage: geplant ca. Herbst 2024
- prognostizierte Gesamtkosten: ca. 20.768.633 €



1. Platz

50 I 50 Architektur-
und Ingenieurbüro
aus
Rostock

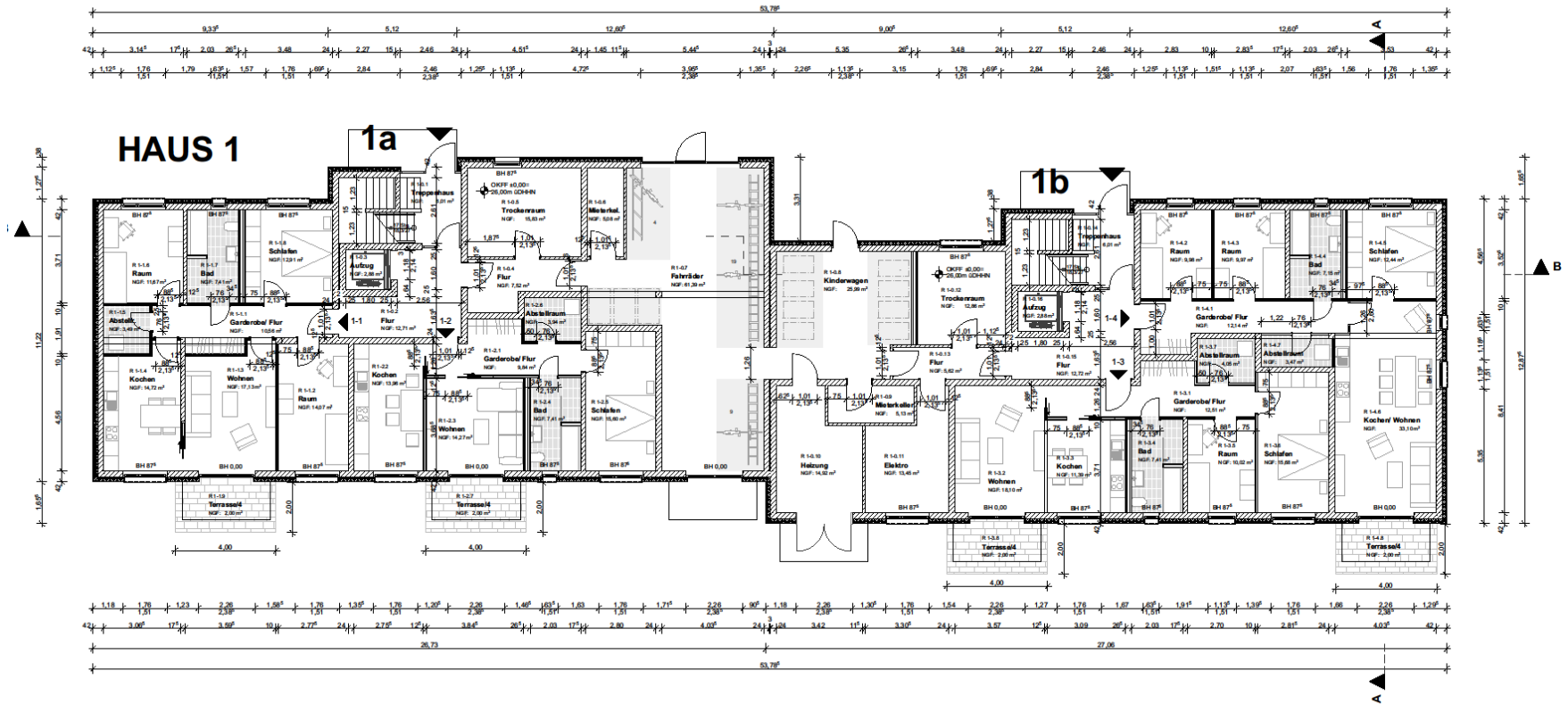
64 WE mit 5.402,50
m² Wohnfläche



Gestaltung Außenanlagen

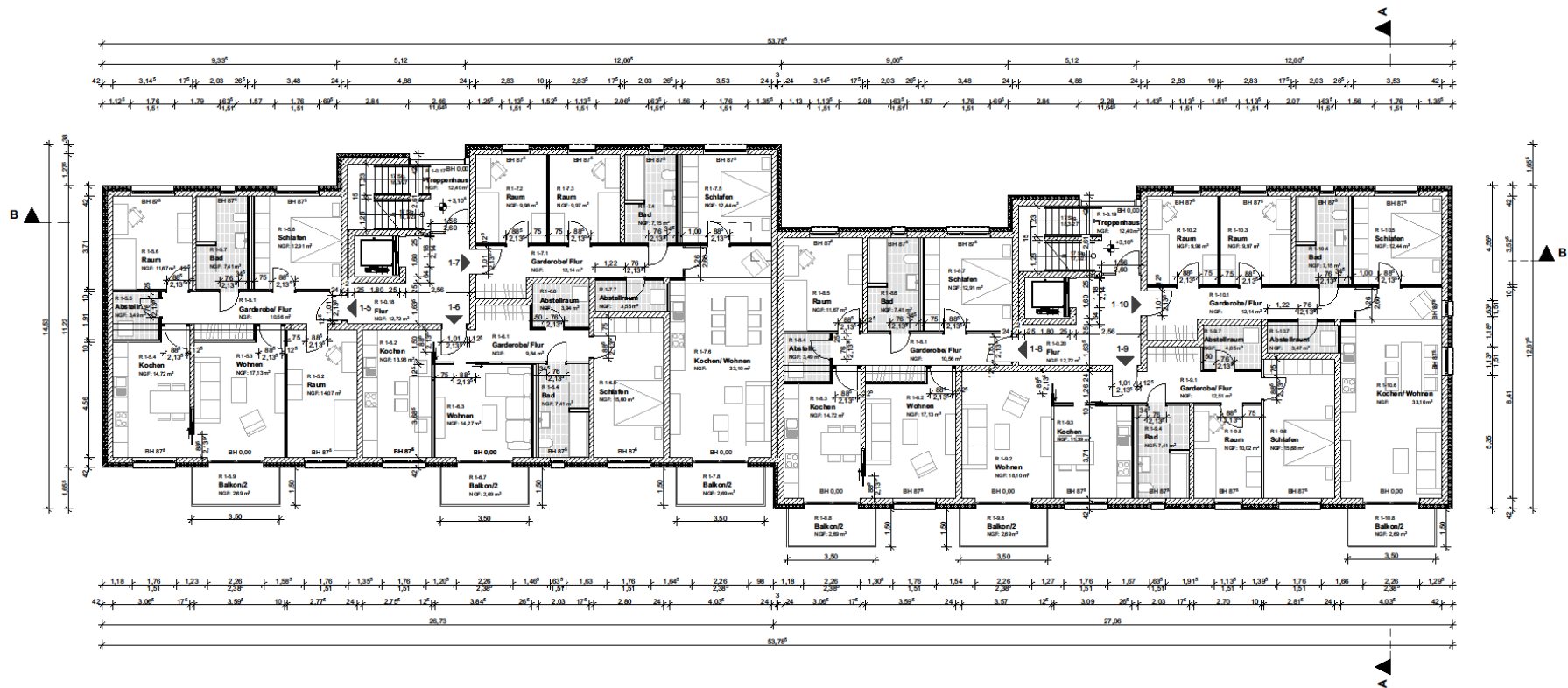


Gestaltung Außenanlagen



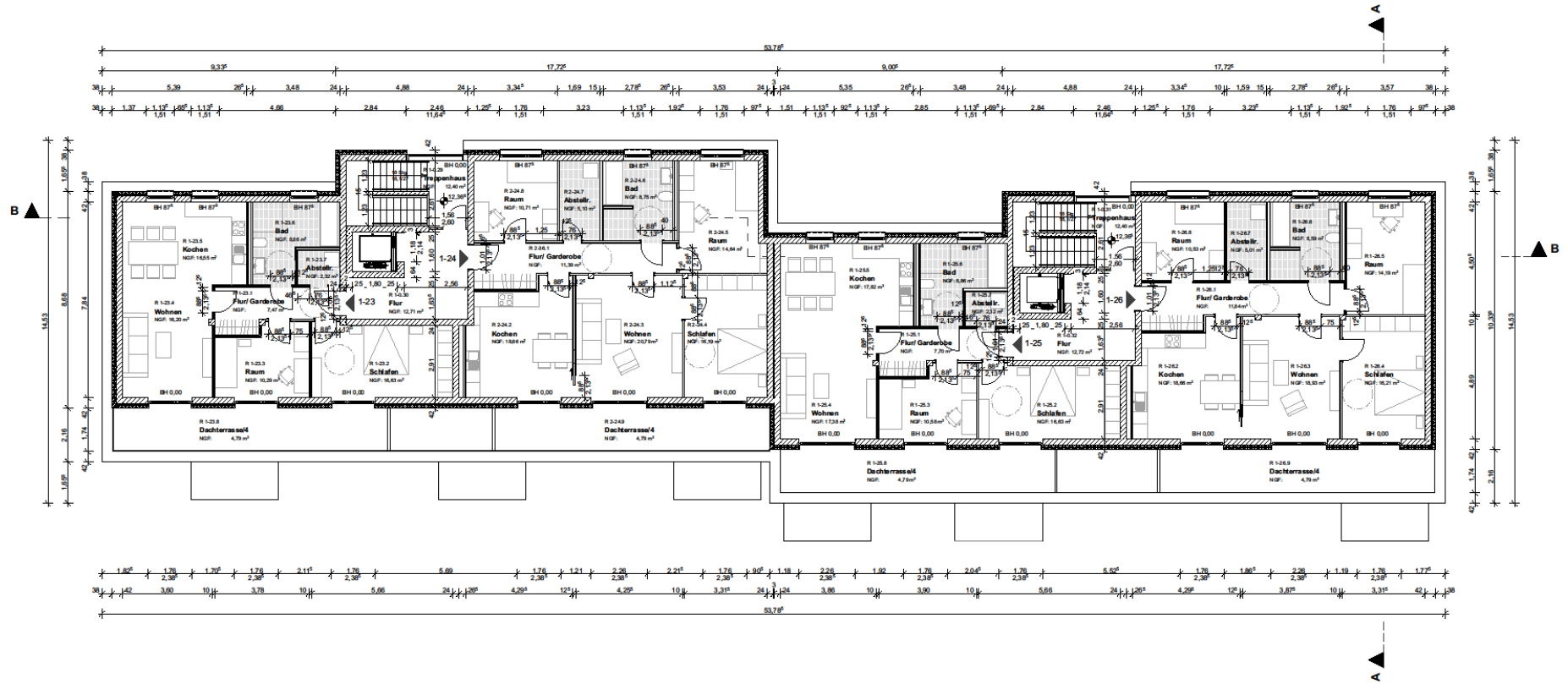
Grundriss EG Haus 1





Grundriss 1.- 3. OG





Grundriss 4. OG

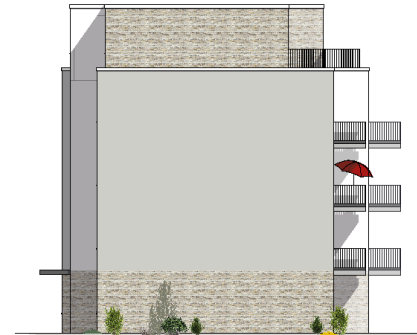




Ansicht Süd



Ansicht Ost



Ansicht West

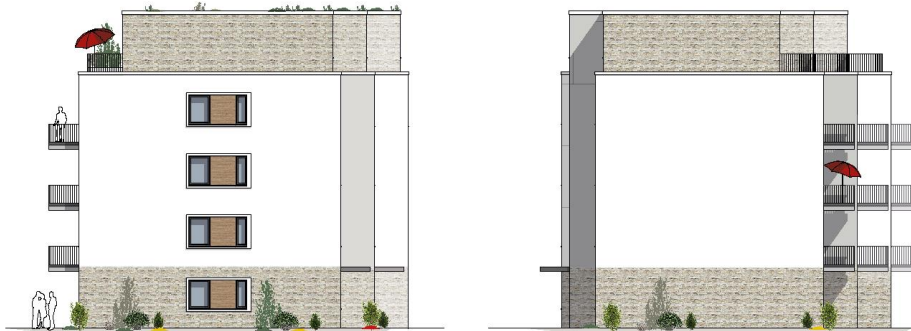
Ansichten Haus 1



Ansicht Nord



Ansichten Haus 2







**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit.**