



Warnowuferkonzept

-Analyse und Leitbilder-

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

0. VORWORT	3
1. DIE UFERENTWICKLUNG IN DER VERGANGENHEIT	3
1.1 ALLGEMEINER ENTWICKLUNGSRÜCKBLICK ZUR UFERENTWICKLUNG	3
1.1.1 <i>Hansestadt seit jeher</i>	3
1.1.2 <i>Von der mittelalterlichen Hansestadt zum modernen Wirtschaftsstandort</i>	3
1.2 AUF DEM WEG ZUR GRÜNEN STADT AM WASSER - DIE ENTWICKLUNG NACH 1990	6
1.2.1 <i>Allgemeiner Überblick über die Nutzungsentwicklungen bis 2009</i>	6
Entwicklung im Stadthafen.....	7
Neuorientierung in den öffentlichen Seehäfen.....	7
Potenzielle Entwicklungsfläche auf der Warnemünder Mittelmole.....	8
Wassersport am Warnowufer	8
Militärische Nutzungen am Warnowufer	9
1.2.2 <i>Verkehrliche Situation entlang des Ufers</i>	9
1.2.3 <i>Der Warnow-Uferweg</i>	11
1.2.4 <i>Entwicklung der Uferzugänglichkeit</i>	12
1.3. ZUKÜNFTIGE NICHT ÖFFENTLICHE UND HALBÖFFENTLICHE UFERBEREICHE	15
1.4 STADTSTRUKTURELLE GLIEDERUNG DER WARNOWUFERABSCHNITTE	17
Warnemünde/ Hohe Düne	17
Um den Breitling	17
Der Nordwesten – zwischen Dorf Groß Klein – IGA-Park und Hundsburg	17
Der Fischereihafen – Industrie- und Hafengebiet Schmarl Marienehe	17
Der Stadthafen – zwischen ehemaliger Neptunwerft und Holzhalbinsel.....	17
Zwischen Krümmendorf, Gehlsdorf und Osthafen	18
Südlich der Petribrücke/Oberwarnow	18
2. ZUKÜNFTIGE UFERENTWICKLUNG UND IHRE LEITBILDER	19
2.1 ALLGEMEINE ENTWICKLUNGSTENDENZEN	19
2.2 HAFEN- UND WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG AM WARNOWUFER.....	19
2.3 FACHTHEMENBEZOGENE ENTWICKLUNGSZIELSETZUNGEN	20
2.3.1 <i>Stadtstruktur</i>	20
2.3.2 <i>Stadtgestalt</i>	20
2.1.3 <i>Natur und Umwelt</i>	21
Generelle Ziele	21
Hochwasserschutz.....	21
Trinkwasserschutz	22
Fließgewässer	22
Bodenschutz/Altlasten	22
Lärmschutz	23
Lufthygiene/Klima	23
Umweltplanung und Zwischennutzung	23
Zu berücksichtigende Planungen/Konzepte am Warnowufer	23
2.1.4 <i>Freizeit und Erholung</i>	23
2.1.5 <i>Wirtschaft (Hafen Industrie und Gewerbe)</i>	24
Zu berücksichtigende Planungen/Konzepte am Warnowufer	24
2.1.6. <i>Verkehr</i>	24
2.1.7 <i>Liegenschaften</i>	24
3. WEITERES VORGEHEN	25

0. Vorwort

„Rostock wendet sich wieder ganz dem Ufer zu – Stück für Stück“. So kann man den seit 1990 stattfindenden Prozess in einem Satz beschreiben, der die Hinwendung der Hansestadt Rostock zu ihrem „Rückgrat“ verdeutlicht. Dieses Zuwenden passiert auf verschiedenen Ebenen. Ehemals nicht zugängliche Teile entlang des Warnowufers stehen nun wieder für zivile und öffentliche Nutzungen zur Verfügung. Die Stadt, die als Hansestadt durch den Handel über die Wasserwege aufblühte, erhält nun wieder Zugang zu dem sie prägenden Element. Eine Reihe von Uferflächen werden in ihren Qualitäten für die Stadt inzwischen wieder wahrgenommen und ihre weitere Entwicklung gefördert. Viele Beispiele für Entwicklungen seit der Wiedervereinigung wären anzuführen. Auffällig sind insbesondere die Promenade am Stadthafen, die Weiterführung von Wegebeziehungen entlang des Gehlsdorfer Ufers Richtung Petribrücke, die öffentliche Inanspruchnahme der Warnemünder Mittelmole, aber auch die Reindustrialisierung und Entwicklung von Gewerbe-/Industrieflächen sowie der Sicherheitsbereich in den Rostocker Handels- und Passagierhäfen, die nach einem abrupten Einbruch Anfang der 90-er Jahre seit 15 Jahren stabile Wachstumsraten verzeichnen und für eine Fortführung dieser Entwicklung entsprechende Voraussetzungen erfordern.

Besonders die innerstädtischen Brachen am Wasser sind noch eine wichtige Flächenressource und bieten eine hohe Attraktivität für eine Vielzahl von Nutzungen. Mit dem Umbau dieser enormen Flächenpotentiale, die vormals durch maritime oder militärische Nutzungen belegt waren, hat die Stadt Rostock die Chance, die räumlichen und funktionalen Beziehungen zwischen Stadt und Wasser neu wahrzunehmen und zu gestalten. Durch die Unzugänglichkeit einer Vielzahl dieser Flächen während der letzten Jahrzehnte Stadtgeschichte scheint bis heute die Beziehung zwischen Stadt und Wasser gestört. In ihren "Leitlinien zur Stadtentwicklung" hebt die Hansestadt Rostock die übergeordnete Bedeutung der Wasserkanten hervor. Sie setzt sich darin zum Ziel, die Uferbereiche der Warnow bei Wahrung der wirtschaftlichen Entwicklungspotentiale so weit wie möglich öffentlich zu nutzen.

1. Die Uferentwicklung in der Vergangenheit

1.1 Allgemeiner Entwicklungsrückblick zur Uferentwicklung

1.1.1 Hansestadt seit jeher

Die Hansestadt Rostock wird durch ihre Lage an der Ostsee und an der in sie mündenden Warnow geprägt. Als Unterwarnow ist ihr Flusslauf bis 18 Kilometer ins Landesinnere aufgeweitet und zeichnet sich seit über 1000 Jahren als wichtiger Hafen- und Handelsplatz in hansischer Tradition aus.

Von der Ostsee und der Warnow bieten sich die Stadt und die durch das Wasser bestimmte Kulturlandschaft dem Betrachter in ihrer ganzen Vielfalt dar: die mittelalterlich geprägte Handelsstadt und heutige Rostocker Innenstadt, die verschiedenen Rostocker Häfen mit ihren Kaianlagen an der Unterwarnow, die maritime Industrie – allen voran die Warnowwerft in Warnemünde - und nicht zuletzt Warnemünde als alter Fischerort und attraktives Seebad.

1.1.2 Von der mittelalterlichen Hansestadt zum modernen Wirtschaftsstandort

Die Unterwarnow stellt das Rückgrat Rostocks dar, an dem entlang sich die Stadtentwicklung Rostocks – wenn auch mit einer gewissen räumlichen Distanz - vollzog. Hauptsächlich die Hafen- und Werftanlagen am Stadthafen und der Warnemünder Alte Strom sowie verschiedene gewerbliche Nutzungen orientierten sich unmittelbar zur Warnow, während der tägliche Lebensraum im Allgemeinen in räumlicher Distanz zum Fluss verblieb und kein direkter Bezug zum Wasser im Bereich Unterwarnow hergestellt wurde.

Einzig und allein am Alten Strom in Warnemünde sowie an den Nebenarmen der Unterwarnow, den so genannten Brüchen östlich der Altstadt, siedelten sich vornehmlich Fischer und Handwerker mit ihren Familien an, die in ihrem täglichen Broterwerb mit dem Wasser zu tun hatten.

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

Nach 1850 expandierten die Industrie und besonders die maritimen Wirtschaftszweige durch den Dampfschiffbau auf den Rostocker Werften und verhalfen der Stadt zu einem nie da gewesenen Wachstum. In diese Zeit fällt der Aufbau der Neptunwerft in der Nähe der KTV, einem der größten Arbeitgeber Rostocks in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, sowie des Christinenhafens und der Silohalbinsel bis 1875. Um die Jahrhundertwende schritt der Aus- und Umbau des Stadthafens mit dem Ausbau des Kohlenkais weiter voran. Weitere Ausbaupläne konnten mit der Aufschüttung der Holzhalsinsel und der Verlegung der Warnowmündung bei der Petribleiche zwischen 1910 und 1918 realisiert werden, während andere Planungen wie die Hafenerweiterung auf der Dierkower Seite des Warnowufers nicht verwirklicht worden sind.

Im Einzugsbereich von Warnemünde begann man um 1840 mit dem Graben einer neuen Fahrrinne südlich des Alten Stroms, um auf kürzerem Wege durch den nördlichen Breitling Richtung Ostsee zu gelangen. Ständig wachsende Anforderungen durch den sich rasch entwickelnden Dampfschiffverkehr über die Ostsee und der Bedarf einer Schienenanbindung für die Trajektfähre nach Dänemark mündeten schließlich im Bau des Fährhafens und Fährbahnhofs östlich des Alten Stroms bis 1903. Zur gleichen Zeit verband man den Breitling mit der Ostsee über einen neuen Wasserweg, dem Neuen Strom (heute ein Teil des Seekanals). Nun lagen der neue Hafen und der neue Warnemünder Bahnhof auf einer künstlich geschaffenen Insel zwischen Altem und Neuem Strom.

Auch landseitig ging die wirtschaftliche Entwicklung Warnemündes einher mit massiven Veränderungen von Land- und Wasserflächen. So begann man 1885 mit der Verfüllung des westlichen Breitlings für die Ansiedlung von Industrie. Damit entstand die heute als Werft- und Industriegebiet genutzte Fläche.

Östlich des Neuen Stroms entwickelte sich Hohe Düne ab 1913 zum primär militärisch genutzten Flugplatzstandort. Auch hier schüttete man ehemalige Wasserflächen zu, um Start- und Landeflächen zu gewinnen. An diesem Standort spielte die Seefliegerei eine nicht unbedeutende Rolle.

Durch Einwirkungen von zwei Weltkriegen und Wirtschaftskrisen zwischenzeitlich geschwächt, begann nach der Gründung der DDR ab 1951/52 mit dem Bau des Fischereihafens in Marienehe und ab 1957 mit dem Bau des Überseehafens am Südufer des Breitlings der Ausbau Rostocks zum maritimen „Tor der Welt“ für die DDR und zum Industriestandort. Diese Fokussierung auf die Entwicklung als wichtigster Hafen- und Werftstandort spiegelte sich in der Ausweisung von Industrie- und Hafentflächen im Uferbereich wieder, während das Wohnen am Wasser auf Warnemünde, Gehlsdorf und das Dorf Groß Klein begrenzt blieb.

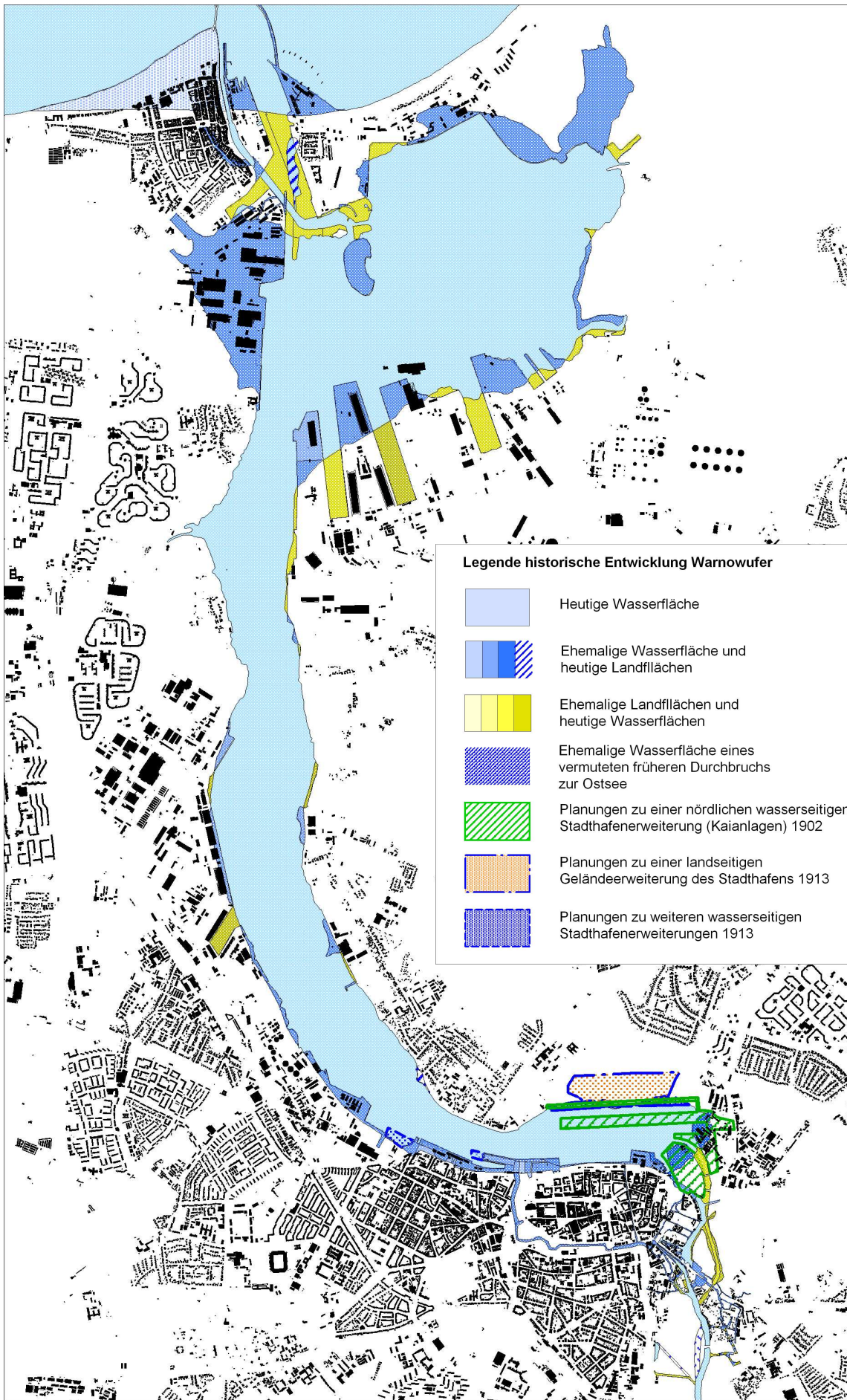
Neben dem Bau von Übersee- und Fischereihafen stellen der Aufbau der Warnowwerft ab 1945/46 sowie der Ausbau der Neptunwerft ab 1945 die größten industriellen Entwicklungen an der Warnow nach dem 2. Weltkrieg dar.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Überseehafens wurde der Neue Strom bis 1960 auf das 2-3-fache verbreitert, um seine Erreichbarkeit für Hochseeschiffe zu gewährleisten. Das durch die Schaffung des Seekanals gewonnene Aushubmaterial wurde küstenseitig in Hohe Düne abgelagert und ist heute das Grundstück des Jachthafens Hohe Düne.

Der Warnow kam nach 1945 auch militärische Bedeutung zu. Durch seine geschützte Lage wurde der Breitling nicht nur an seiner Südseite Überseehafen, sondern wurde im Nordteil ab 1956 zum Marinestützpunkt Hohe Düne ausgebaut.

Die politischen Veränderungen nach 1989 relativierten die Strategien der Stadtentwicklung insbesondere im hafenwirtschaftlichen und industriellen Bereich, sodass sich Rostocks Image seitdem zu einer maritimen Stadt im Ostseeraum mit vielfältiger Wirtschaftsstruktur entwickelt und die Stadt langsam den Weg hin zu "ihrem" Fluss – der Warnow – findet. Jetzt werden ihre Ufer nicht nur wasserseitig, sondern zunehmend auch landseitig für die Öffentlichkeit erschlossen und genutzt.

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

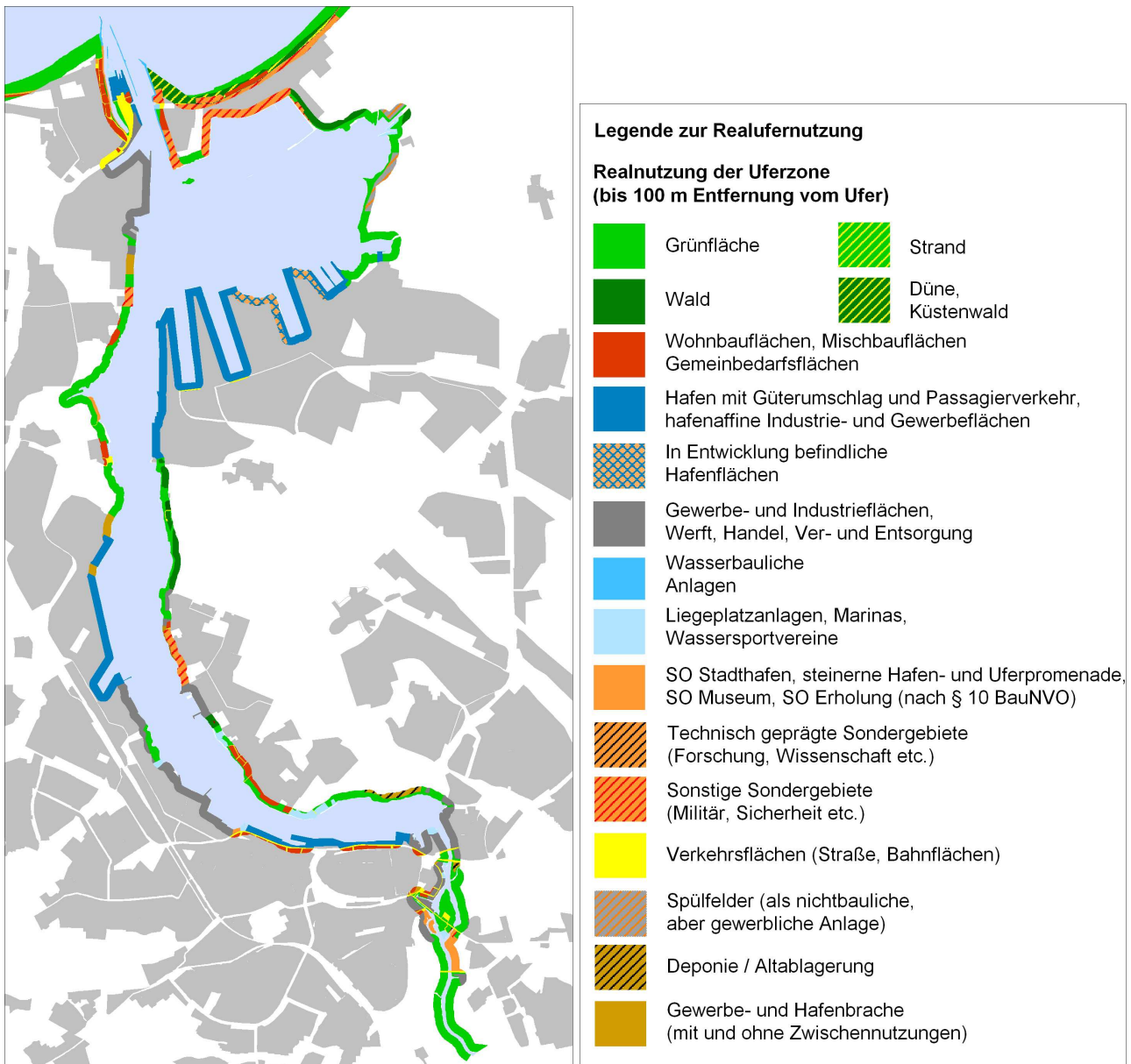


Uferentwicklung vom Mittelalter bis 1990, Grafik: Hansestadt Rostock, Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung

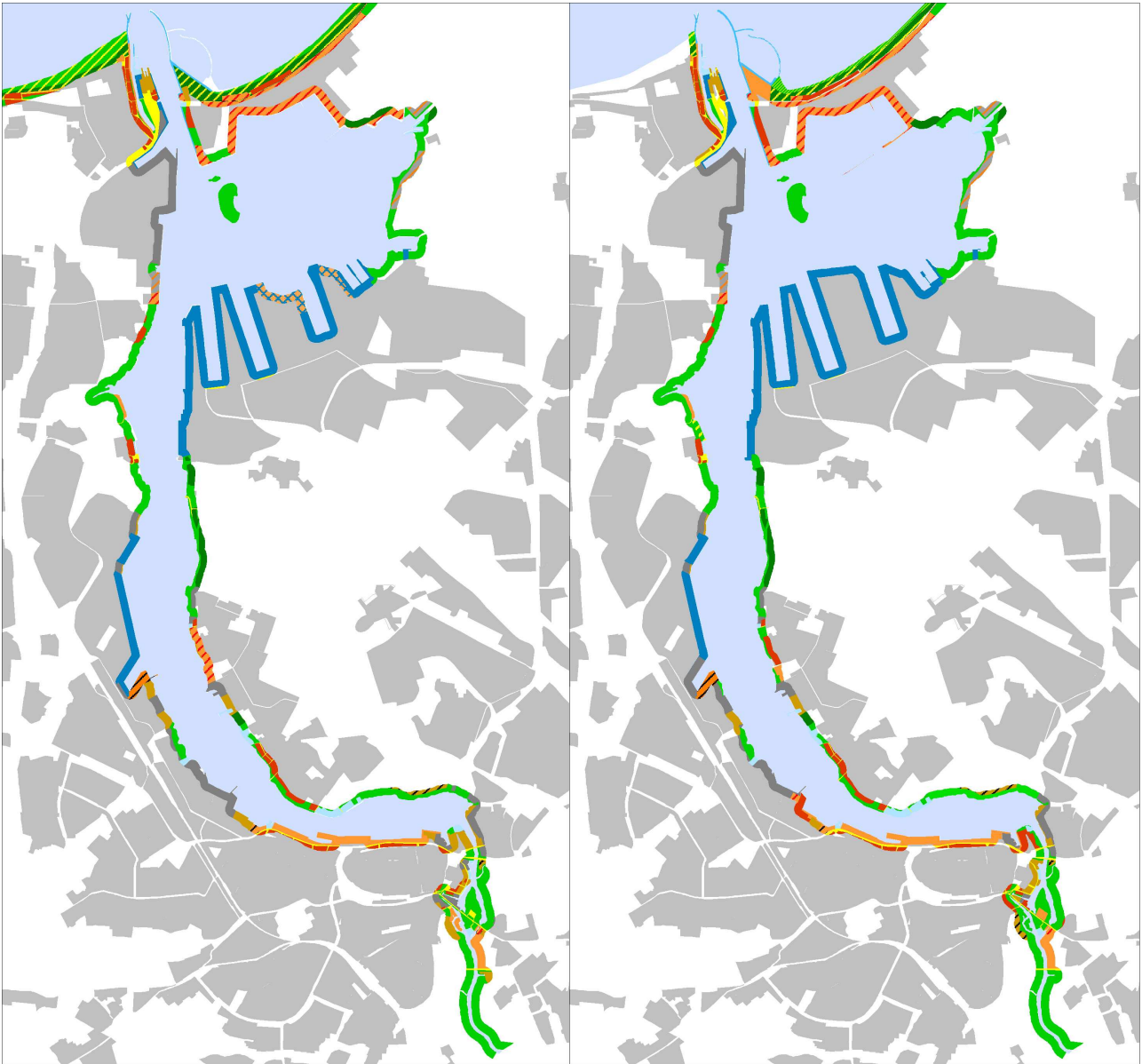
1.2 Auf dem Weg zur grünen Stadt am Wasser - Die Entwicklung nach 1990

1.2.1 Allgemeiner Überblick über die Nutzungsentwicklungen bis 2009

Zurückblickend auf die Entwicklung der Ufer nach 1990 sind grundlegend positive Tendenzen zu verzeichnen, besonders im Bezug auf den Zugang zum Ufer und die Qualität seiner Nutzung. Die Schaffung neuer Zugänge zum Warnowufer nach 1990 wurde möglich, weil sich die Nutzungen entlang des Flusses aufgrund eines starken wirtschaftlichen Wandels sowie entfallener staatlichen Zugangsbeschränkungen verändert hatten. Insbesondere in ehemaligen Hafen- und Werftbereichen entstanden begehbare Uferkanten und Promenaden, wobei der Stadthafen mit seiner fast drei Kilometer langen Kaikante heute die bedeutendste Uferpromenade im Einzugsbereich der Rostocker Innenstadt ist.



Realnutzungsstruktur der Uferzone der Warnow 1990



Realnutzungsstruktur der Uferzone der Warnow 2000

Realnutzungsstruktur der Uferzone der Warnow 2009

Entwicklung im Stadthafen

Die Umwandlung des ehemals als Güterumschlagsplatz genutzten Stadthafens zur urbanen Wasserkante der Innenstadt fand auf der Grundlage eines internationalen Wettbewerbs und eines daraus entwickelten Rahmenplanes statt. Wesentliche Maßnahmen waren die Komplettsanierung der Kaimauer und die Anlage einer breiten Fußgängerpromenade. Weiterhin wurde das Hafensozialgebäude aus den Fünfziger Jahren zum Stadthafentheater umgebaut und in den Hafen prägenden Gebäuden am Westende etablierten sich die kleineren Konzertstätten "MAU" und "Compagnie de Comedie". Am Standort der alten Fischhallen und im Bereich der alten Hafenspeicher erkannten Gastronomie- und Dienstleistungsunternehmen die Standortpotenziale und ließen sich dort nieder.

Weitere Bauvorhaben wie der Neubau von zwei Speichergebäuden auf der Silohalbinsel, die zu einem wichtigen Bestandteil der Innenstadtsilhouette geworden sind, dienen der schrittweisen Umsetzung der festgesetzten Planungsziele.

Neuorientierung in den öffentlichen Seehäfen

Nicht mehr grundsätzlich verschlossen ist seit 1990 auch ein Großteil der Kaikanten vom Seehafen Rostock und Fischereihafen. Gleichwohl dominieren dort weiterhin dem Hafenbetrieb

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

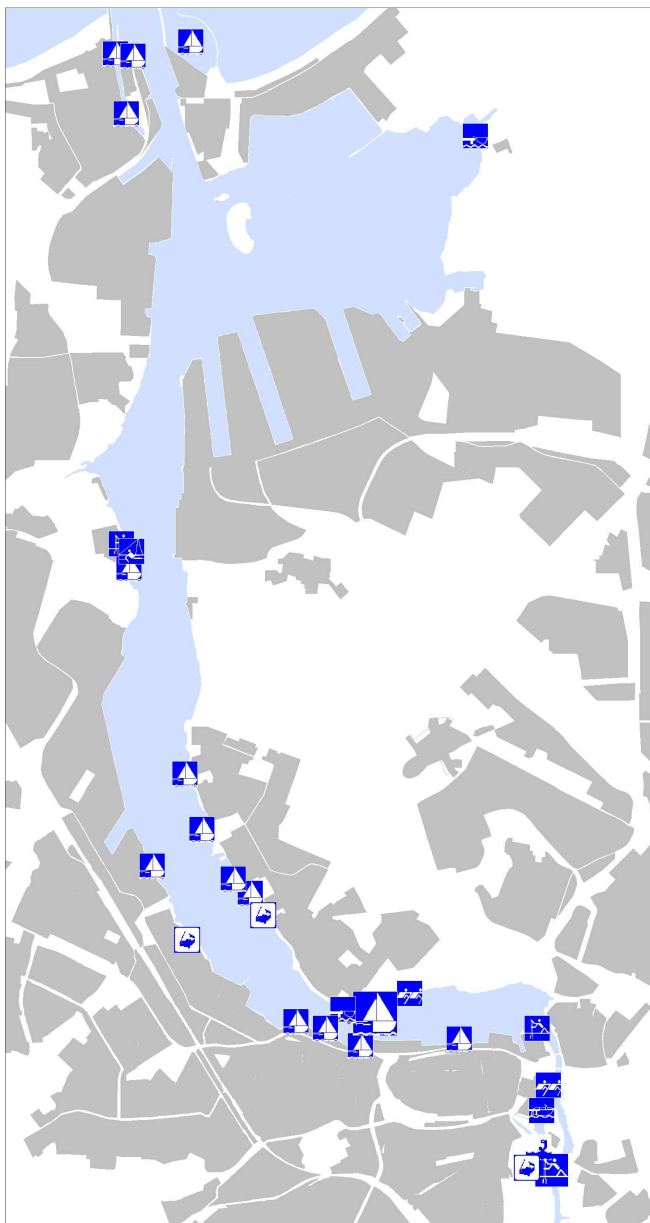
dienende Nutzungen und schränken damit den Besucheraufenthalt ein, sodass in diesen Bereichen eine durchgängige Begehbarkeit und öffentliche Nutzung nicht gegeben ist. Zudem kommen mit internationalen Anforderungen seit 2001 neue Sicherheitsaspekte zum Tragen und schränken die Öffentlichkeit in den Hafengebieten in den unmittelbaren Umschlagbereichen der Häfen Hafengebieten auf ein Minimum ein. Im Gegensatz zu anderen Hafenstädten ist ein „freier“ Zugang zum allgemeinen Hafengebiet mit Ausnahme der Werksgebiete noch möglich.

Potenzielle Entwicklungsfläche auf der Warnemünder Mittelmole

Nach der Verlagerung der Funktion als Fähranleger für den Fährverkehr nach Dänemark in den Seehafen ab 1995 und dem Rückbau nicht mehr betriebsnotwendiger Anlagen dient das Areal nördlich des Warnemünder Bahnhofs als provisorische Stellplatzanlage für den Warnemünder Ortskern. An der östlichen Seite entwickelte sich der Kreuzfahrtterminal mit den Liegeplätzen P 1 – P 8, welcher insbesondere während der Kreuzfahrtsaison von Ende April bis Ende September bei Schiffsanläufen für die Abfertigung genutzt wird und aus Sicherheitsgründen in diesen Zeiten im kaimahen Bereich nicht öffentlich zugänglich ist.

Die Entwicklung der Mittelmole ist ein wichtiges Stadtentwicklungsziel der Zukunft, das eine Reihe struktureller Voruntersuchungen voraussetzt.

Wassersport am Warnowufer









Wassersportstandorte an der Warnow 2009

Prägend für das Bild der Warnow-Uferkante sind eine Vielzahl kleiner und mittlerer Bootsanleger und Sportboothäfen. Während sich vor 1990 hauptsächlich am südlichen Ufer in Gehlsdorf – gegenüber dem Stadthafen – Vereisanlagen konzentrierten, säumen heute eine Reihe von Bootsanlegern beide Ufer zwischen Warnemünde und der Rostocker Innenstadt. Die Hansestadt Rostock verfügt mit ihrer interessanten Wasserfront über eine Vielzahl von wassersportlichen Anziehungspunkten.

Neben den vielen Wassersportanlagen für Segler, Kanuten, Ruderern sowie Motorbootsportlern bietet das Ufer der Warnow auch viele Spiel- und Sportmöglichkeiten.

Wassersport an der Warnow

-  Liegeplatzanlage
(Größeres Symbol für mehrer Vereine)
-  Anleger
-  Segeln
-  Kanu
-  Rudern
-  Wasserball
-  Sportfischer/Anglervereine

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

Für den Segelsport bietet die Unterwarnow mit ihrer Mündung in die Ostsee ein erstklassiges Revier für das Segeln mit Kielyachten im Freizeit- und Regattasport. Die Unterwarnow und die vorgelagerte Ostsee sind ebenfalls sehr gut für das Freizeit- und Regattasegeln mit Jollen geeignet.

Die Segelvereine der Hansestadt Rostock haben ihre Wassersportanlagen am Ufer der Warnow. Hier befinden sich die Bootshäuser mit ihren Steganlagen für die Yachten und die Jollenliegeplätze mit den Slipanlagen für die kleineren Segeljollen. Aber nicht nur die Segelvereine mit ihren Wassersportanlagen sondern auch die Marinas und die Sportboothäfen an der Warnow sind ein häufiger Ausgangspunkt für Segeltörns auf der Ostsee.

An der Ober- und Unterwarnow hat sich auch der Ruder- und Kanusport entwickelt. Ausgangspunkt für das freizeitsportliche Wasserwandern, das Training und die Regatten sind entsprechende Wassersportanlagen mit ihren Bootshäusern, Liegeplätzen zur Vorbereitung der Boote und Steganlagen.

Militärische Nutzungen am Warnowufer

Die militärische Nutzung nimmt bis heute einen nicht unwesentlichen Teil des Warnowufers in Anspruch. Nach dem Aufbau einer Marinefliegerereinheit auf der "Hohen Düne" im Jahre 1913 und damit weitgehend landseitiger Nutzung verlagerte sich die militärische Nutzung nach dem 2. Weltkrieg auf das Wasser. Nach sowjetischer Nutzung bis 1955 durch die Baltische Flotte begann in den frühen 50-er Jahren im militärischen Areal "Hohe Düne" entlang des nördlichen Breitlingufers der Aufbau eines Stützpunktes für die "Seestreitkräfte" der DDR, die 1956 mit der 4. Flottille Einzug hielten. Im Bereich Gehlsdorf-Langenort nahm 1954 die "Hauptverwaltung See" ihren Dienst auf (später „Kommando der Volksmarine“).

Nach der Wiedervereinigung 1990 wurde im Stützpunkt "Hohe Düne" das Marinekommando Rostock eingerichtet, das für die Eingliederung der Einrichtungen und Fahrzeuge der NVA-Volksmarine in die Bundesmarine zuständig war. Seit 1991 ist das Marinestützpunktkommando Warnemünde Hausherr in Hohe Düne und beheimatet die Schnellbootflottille und 2 Schnellbootgeschwader.

Quelle: Internetseite der „Marinekameradschaft Hansestadt Rostock“

1.2.2 Verkehrliche Situation entlang des Ufers

Das Warnowufer ist im Bereich Warnemünde – Nordwesten – Fischereihafen – Stadtzentrum – Gehlsdorf – Krummendorf-Oldendorf mit Ausnahme der gewerblich genutzten Abschnitte durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Zwischen Krummendorf-Oldendorf und Hohe Düne (um den Breitling) ist das Warnowufer mit Ausnahme des Schnatermanns nicht erschlossen bzw. nicht zugänglich.

Für die einzelnen Abschnitte stellt sich, getrennt nach Verkehrsarten, die Erreichbarkeit folgendermaßen dar:

1. Warnemünde/Hohe Düne:

- sehr gute Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierten Individualverkehr (MIV),
- Erschließung für den Fahrradverkehr im südlichen Abschnitt Warnemündes durch fehlenden Radweg an der Werftallee und in den Abschnitt Nordwesten eingeschränkt.

2. Um den Breitling:

- Erschließung durch MIV und Fußgänger nur punktuell am Schnatermann,
- durch ÖPNV nicht erschlossen,
- Umwege für Radfahrer in der Ufererreichbarkeit über entfernte Radwegführungen,
- gut ausgebauter Radweg zwischen Markgrafenheide und Hohe Düne,
- Seehafen Rostock erschlossen durch:
 - Autobahn, Gemeindestraßen,
 - Bahn,

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

- Radwanderweg (Fernradweg Berlin – Kopenhagen),
- wasserseitig durch Fähren ins Baltikum.

3. Nordwesten:

- Erschließung für den MIV über größere Parkplätze an der Messehalle, im Dorf Schmarl und das Straßennetz von Dorf Groß Klein,
- im ÖPNV im Einzugsbereich der Buslinien 31 (Groß Klein) 35 (Dorf Schmarl),
- die Begehrbarkeit für Fußgänger ist längs der Warnow jedoch nicht durchgängig gegeben,
- öffentlicher Radweg in einem Abstand von 300 bis 800 m vom Ufer entlang des Straßenzuges Schmarler Damm – Groß Kleiner Damm – Warnowdamm – Werftallee,
- über den Warnowtunnel und Fahrradmitnahme in den Buslinien 45 und 49 eine Radverbindung nach Krummendorf-Oldendorf und weiter nach Langenort und Gehlsdorf.

4. Um den Fischereihafen:

- das Warnowufer ist nur im Bereich des Hafenbeckens und in Bramow für den öffentlichen Verkehr erreichbar,
- für den MIV sind öffentliche und öffentlich nutzbare private Parkplätze am Haltepunkt Marienehe sowie in den ufernahen Gebieten selbst vorhanden,
- S-Bahn-Haltepunkte gibt es in Marienehe und Bramow,
- aufgrund eines fehlenden Radweges an der Carl-Hopp-Straße wird hier die ufernahe Radwegführung vom Nordwesten in die Innenstadt unterbrochen. Die Straßen im Gebiet selbst sind für den öffentlichen Verkehr zugänglich und auch für Radfahrer nutzbar, jedoch ist der Grad der Öffentlichkeit für den Verkehrsteilnehmer oft unklar.

5. Stadthafen:

- der Stadthafen ist durch den MIV gut erschlossen,
- es gibt mehrere, ausreichend große öffentliche Parkplätze und öffentlich nutzbare private Stellplätze. Die Anzahl der Stellplätze wird sich mit einer zukünftigen Bebauung im Bereich Christinenhafen allerdings verringern,
- die Erschließung durch den ÖPNV ist abschnittsweise unterschiedlich. Der westliche (Neptunwerft, Kabutzenhof), der mittlere (Kanonsberg bis Wokrenterstraße) und der östliche Bereich (Silo- und Holzhalbinsel) sind mit der Straßenbahn ausreichend erschlossen. Die dazwischen liegenden Abschnitte liegen bereits außerhalb der Einzugsgebiete der Straßenbahn,
- durch die Fähre Kabutzenhof wird eine zeitlich eingeschränkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer nach Gehlsdorf und den dort vorhandenen Uferweg hergestellt. Es existiert ein attraktiver durchgehender Rad- und Fußweg von der ehemaligen Neptunwerft bis zur alten Petribrücke. Damit ist eine ufernahe Radwegführung in Richtung Nordosten gegeben.

6. Südlich der Petribrücke:

- die nutzbaren Abschnitte des Warnowufers zwischen Mühlendamm und Holzhalbinsel sind durch den MIV und den ÖPNV sehr gut erschlossen,
- die Anbindung mit Fußwegen ist in ausreichendem Maße vorhanden,
- der ufernahe Geh- und Radweg über die alte Petribrücke gewährleistet eine durchgehende Verbindung in die im Osten und Westen angrenzenden Abschnitte. Zwischen Silohalbinsel und Mühlendamm verläuft ein Radweg westlich der Warnow. Mit dem Bau der Neuen Warnowstraße und der Erschließung des Plangebietes der Östlichen Altstadt werden sich die Bedingungen für Radfahrer hier weiter verbessern.

7. Petribrücke bis Langenort und Krummendorf-Oldendorf:

Mit Ausnahme des Gebietes der ehemaligen Mülldeponie besteht eine gute Erschließung durch den MIV und den ÖPNV durch einen weitgehend ufernahen Straßenverlauf.

Hier verkehren mehrere Buslinien zwischen Dierkower Kreuz und Warnowblick bzw. Krummendorf-Oldendorf. Der Bereich Osthafen wird durch die Straßenbahn sehr gut erschlossen. Umfangreichere Parkmöglichkeiten existieren am ehemaligen Fähranleger Krummendorf-Oldendorf und im ehemaligen Marinegelände Gehlsdorf. Der von der Petribrücke kommende Geh-

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

und Radweg verläuft in wenig attraktiver Lage weiter am Dierkower Damm. Im Gebiet des Osthafens ist ein Teilabschnitt eines Uferweges geplant. Ab Hinrichsdorfer Straße existiert ein vorbildlicher Weg im unmittelbaren Uferbereich bis zum Fähranleger Gehlsdorf. Ab dort besteht eine akzeptable Weiterführung über verkehrsarme Wohngebietsstraßen zum Kirchenplatz. An der Pressentinstraße fehlt ein Radweg. Im Gebiet des ehemaligen Marinegeländes kann die verkehrsberuhigte Straße Zur Yachtwerft oder der direkte Uferweg bis Langenort genutzt werden. Ca. 400 m hinter Langenort beginnt ein Radweg bis Krummendorf-Oldendorf. Von dort wird für Radfahrer die Verbindung mit den Buslinien 45 und 49 über den Warnowtunnel zum westlichen Warnowufer hergestellt. Das Warnowufer ist in Gehlsdorf, dem ehemaligen Marinegelände und für Fußgänger mit einem längeren Anmarschweg über die ehemalige Deponie erreichbar. Weiterhin existieren punktuelle Zugangsmöglichkeiten im Osthafen, in Langenort/Warnowblick und in Krummendorf-Oldendorf.

1.2.3 Der Warnow-Uferweg

Auf der gegenüberliegenden Seite der Innenstadt liegt die Uferpromenade Gehlsdorf, über Jahrzehnte die einzige öffentlich begehbbare und gestaltete Uferkante im Bereich der Unterwarnow. Mit dem Wegfall des Hafenumschlags am Stadthafen in den 1990-er Jahren konnte sich entlang des innerstädtischen Warnowufers – dem Stadthafen - eine neue Wegebeziehung entwickeln, als Pendant zur Gehlsdorfer Uferpromenade, welche zukünftig zusammen mit der Stadthafenpromenade größere Teile der Unterwarnow umschließen und damit einen Rundgang zwischen Innenstadt und Gehlsdorf ermöglichen soll. Bereits heute sind sich beide Promenaden an ihrem östlichen Ende nähergekommen. Nur im Bereich des Gewerbegebietes Osthafen konnte eine Verknüpfung bisher nicht endgültig realisiert werden. Der vorhandene Ufer begleitende Weg an der Warnow bietet bereits jetzt eine Vielfalt des Freizeitsports an. So sind neben dem Wandern das Radfahren, Joggen und Inlineskating möglich.

Weitere Uferwegsabschnitte befinden sich in Warnemünde entlang des Alten Stroms sowie im Bereich des Passagierkais am Seekanal. Im Nordwesten Rostocks entstanden mit der Schaffung des IGA-Geländes ebenfalls neue Wegebeziehungen, die den heutigen Standort des Schifffahrtsmuseums und den benachbarten Badestrand erschließen. Dieser Abschnitt in Schmarl ist durch die Einzäunung des IGA-Geländes kostenpflichtig und zeitlich begrenzt sowie nur für Fußgänger nutzbar.



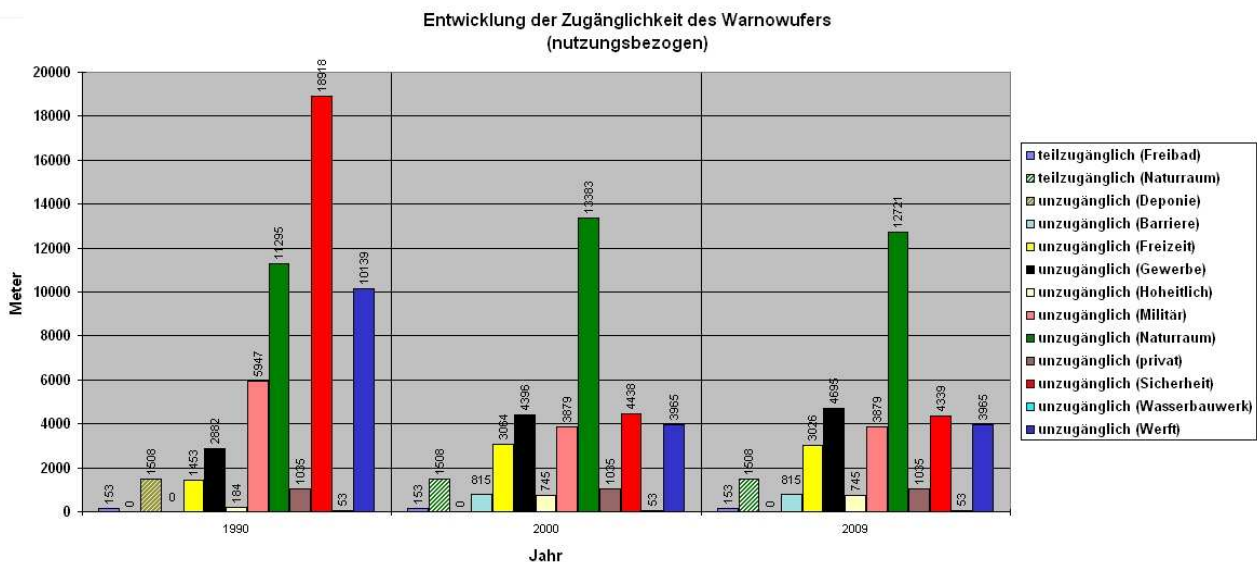
Legende Uferweg 2009

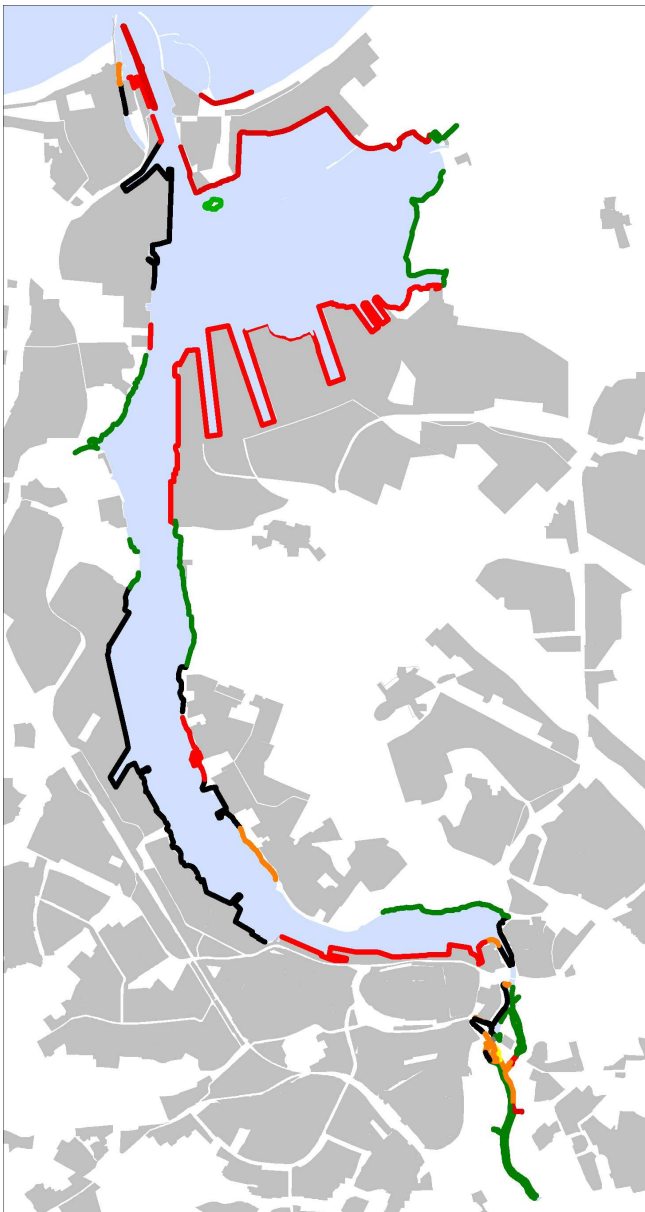
- Uferweg
- ... unbefestigter Uferpfad
- - - Uferweg im Bau
- uferbegleitende Wegebeziehung

1.2.4 Entwicklung der Uferzugänglichkeit

In direktem Zusammenhang mit der Entwicklung der Nutzung des Warnowufers steht die Zugänglichkeit. Nach 1990 entwickelten sich die Zugangsmöglichkeiten zum Warnowufer, was zum einen dem Wegfall von Sicherungsmaßnahmen an der Seegrenze zu verdanken war, zum anderen der verstärkten Neuorientierung im gewerblichen und industriellen Bereich. Dies betraf insbesondere die Bereiche:

- **Passagierkai Mittelmole Warnemünde:** mit der Sanierung der Kaikante zum Seekanal; es erfolgte jedoch teilweise/zeitweise eine neuerliche Einschränkung der Zugänglichkeit aufgrund internationaler Sicherheitsbestimmungen im Bereich südlicher Passagierkai mit Einrichtung Kreuzfahrtterminal
- **Fischereihafen:** auch hier erfolgte eine erneute Einschränkung der Zugänglichkeit aufgrund internationaler Sicherheitsbestimmungen und mit dem Aufleben der Güterverladung im nördlichen Teil
- **Stadthafen:** durch den Wegfall des Hafenumschlags und dem Bau der Uferpromenade
- **Neptunwerft:** mit dem Wegfall der Werftnutzung und der schrittweisen Umnutzung in der Uferzone, damit laufender Ausbau der Kaikante als Promenade in Verlängerung der Stadthafenpromenade
- **Holzhalbinsel:** mit der Neuerschließung als wassernahes Stadtquartier und Verlängerung der Uferpromenade vom Stadthafen und Verlängerung als Uferweg bis zur Petribrücke
- **Dierkow/Gehlsdorf:** mit dem Bau eines Fuß- und Radweges südlich der ehemaligen Dierkower Deponie bis zur Uferpromenade Gehlsdorf
- **Gehlsdorf/Langenort:** im Bereich des ehemaligen Militärstandortes Langenort durch Flächenkonversion zu einem neuen Wohnstandort, durch Schaffung eines Uferwegs zwischen Schwimmhalle Gehlsdorf und der Straße „Langenort“
- **Überseehafen:** durch den Wegfall der Zugangsbeschränkungen in den Überseehafen; es traten neue Zugangsbeschränkungen aufgrund internationaler Sicherheitsbestimmungen in Kraft.



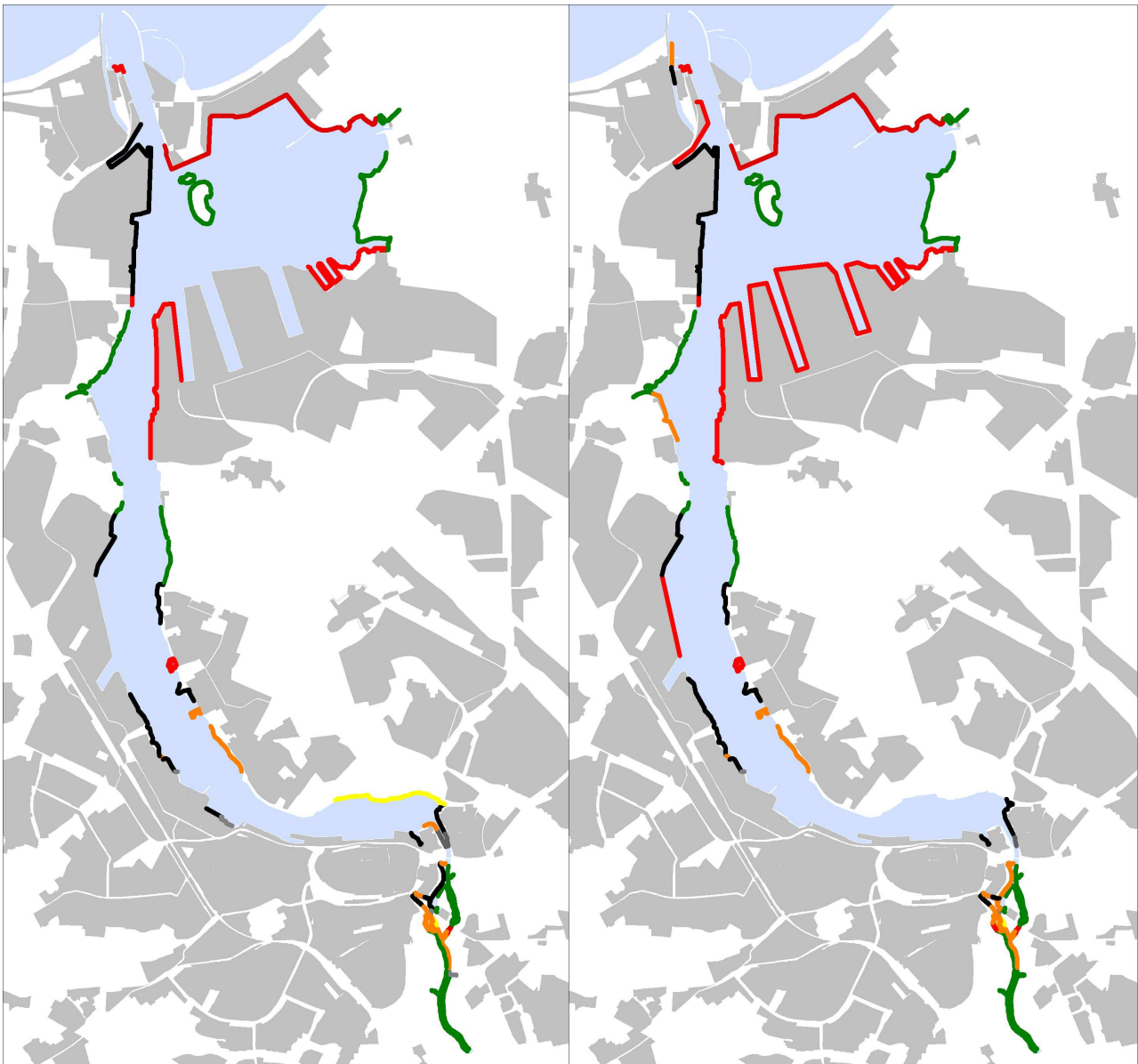


Unzugänglichkeit des Ufers

-  begrenzt zugänglich
-  unzugänglich (privat, Freizeit)
-  unzugänglich (Sicherheit)
-  unzugänglich (Freiraum)
-  unzugänglich (Gewerbe)
-  unzugänglich (Barrieren, Wasserbauwerk)

Ufer(un)zugänglichkeit 1990

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder



Ufer(un)zugänglichkeit 2000

Ufer(un)zugänglichkeit 2009

1.3. Zukünftige nicht öffentliche und halböffentliche Uferbereiche

Resultierend aus der Analyse der bestehenden Nutzungssituation und bekannten Entwicklungstendenzen stehen größere Teilabschnitte des Warnowufers zukünftig für eine öffentliche Nutzung nicht zur Verfügung. Dies wird dort der Fall sein, wo:

- Hafenanlagen in Betrieb oder in Planung (insbesondere laufende Machbarkeitsstudie zur Hafententwicklung) sind,
- gewerbliche oder industrielle Nutzungen mit Uferbezug stattfinden,
- Spülfelder angelegt sind, die das Baggergut aus den Fahrrinnen aufnehmen,
- militärische Anlagen angesiedelt sind,
- natürliche Uferbereiche durch naturschutzfachliche Restriktionen geschützt werden sollen,
- Bereiche mit der Trinkwasserschutzzone 1 ausgewiesen sind,
- andere sicherheitsrelevante Nutzungen im Uferbereich (Zoll, Polizei, Feuerwehr u.ä.) ihren Standort haben.

Im Wesentlichen betrifft dies folgende Uferabschnitte:

Bereich Warnemünde

- Scandlines-Fähranleger Mittelmole,
- Passagierkai (Kreuzfahrtterminal) P 1 – P 8 (zeitweise, insbesondere in der Kreuzfahrtsaison),
- Werfthafen,

Groß Klein

- Maritimes Industriegebiet Groß Klein mit Wadan yards (Warnow-Werft), Neptun-Industrie und Catterpillar sowie der Hafenfeuerwehr,

Schmarl/Marienehe

- nördlicher Teil des Industrie- und Hafengebietes Fischereihafen Marienehe incl. MAB,
- ehemalige Marina Koch,

Breitling

- Bundeswasserstraßenamt, Tonnenhof Hohe Düne
 - Bundesmarine Hohe Düne,
 - Seehafen Rostock incl. Chemiehafen,
 - Spülfelder südlich Schnatermann und Markgrafenheide,
 - Pagenwerder,

Gehlsdorf

Mündung der Langenorter Niederung in die Unterwarnow

- Werftstandort Gehlsdorf Pressentiner Straße,

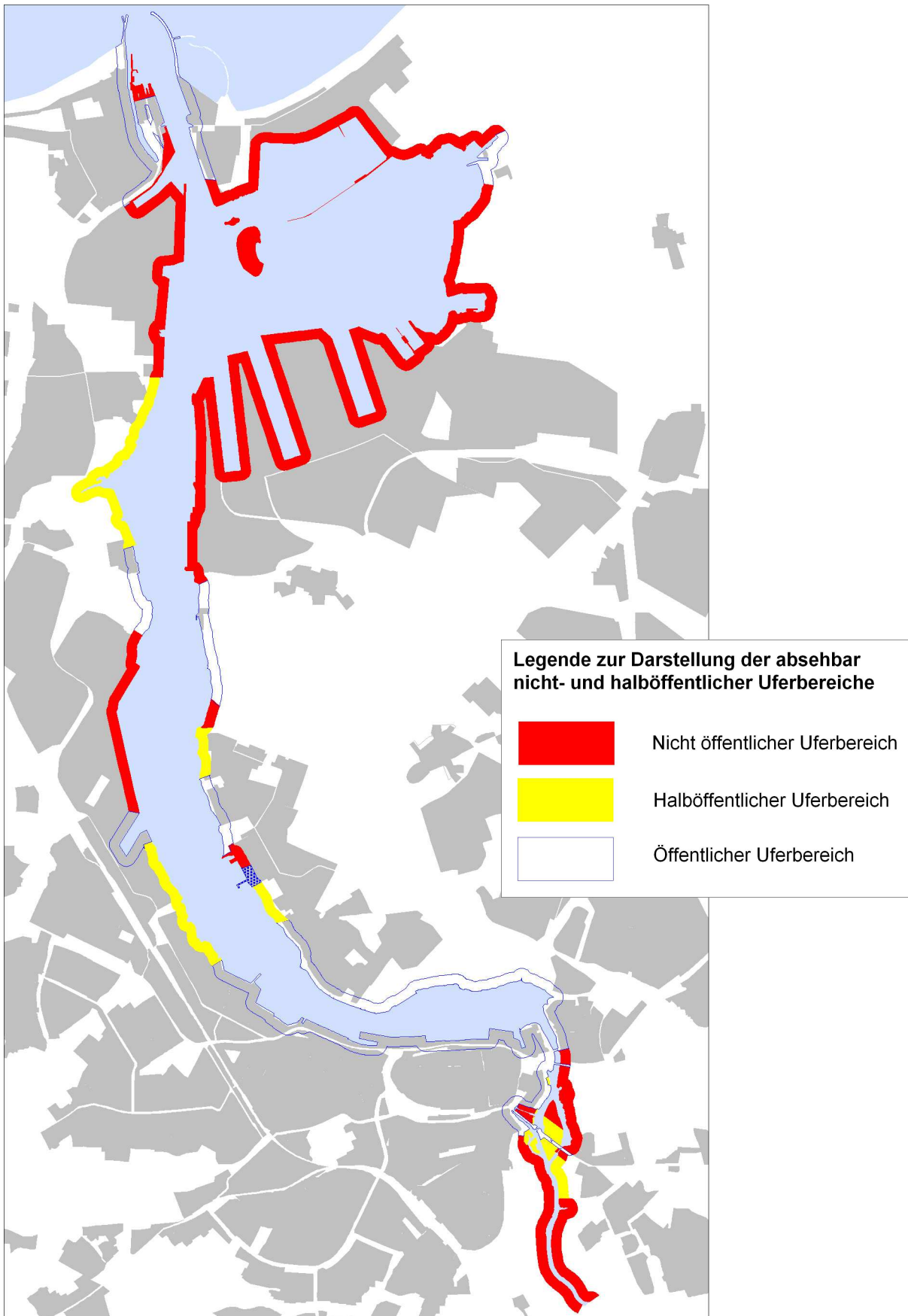
südlich der Petribrücke/Oberwarnow

- Herrenwiesen,
- nördlicher Teil Mühlendamminsel,
- Gaswiesen,
- Oberes Warnowtal (südlich der Bahnbrücke).

In eingeschränktem Maße ist eine begrenzte öffentliche Nutzung von Uferabschnitten mit folgenden Nutzungen denkbar bzw. zu prüfen:

- Uferlagen mit Wassersportvereinen,
- in Naturräumen ohne erhebliche naturschutzfachliche Restriktionen,
- private Ufergrundstücke bei Zustimmung des Eigentümers.

Für das IGA-Gelände wird angeregt, einen praktikablen Lösungsansatz zur ungehinderten Nutzung der Nord-Süd-Wegebeziehung entlang des Warnowufers zu erreichen.



Plan der absehbar nichtöffentlichen und halböffentlichen Uferbereiche

1.4 Stadtstrukturelle Gliederung der Warnowuferabschnitte

Aus den räumlichen Gegebenheiten und Nutzungsstrukturen ergeben sich im stadtweiten Kontext Uferabschnitte, die Entwicklungsräume entlang des Ufers darstellen.

Warnemünde/ Hohe Düne

Warnemünde ist – wie der Name es sagt – die Mündung der Warnow und damit das Tor zur Ostsee. Neben dem Alten Strom - zwischen 1487 und 1903 lange einzige Verbindung zum Meer - prägt der Neue Strom/Seekanal die stadträumliche Gestalt Warnemündes. Als Tourismusstandort mit dem Kreuzfahrtterminal auf der Mittelmole, dem Jachthafen Hohe Düne als Pendant Warnemündes auf der Ostseite des Neuen Stroms sowie der bunten Vielfalt von Schiffen und Booten bilden sie den maritimen Rahmen des nördlichsten Warnowabschnitts. Elementar ist die Uferstruktur mit ausschließlich befestigten Uferkanten entsprechend der vorhandenen Nutzungsstrukturen.

Um den Breitling

Der Breitling ist eine breite boddenartige Erweiterung der Unterwarnow. Mit der Ostsee ist der Breitling durch den Neuen Strom/Seekanal verbunden. Durch diese Gegebenheiten ist der Breitling ein idealer Naturhafen. Der am Südufer gelegene Seehafen Rostock, der am nördlichen Ufer gelegene Hafen der Deutschen Marine sowie die auf Landaufschüttungen des westlichen Breitlings angesiedelten Werft- und Industriebetriebe (Wadan Yards, Neptun Industrie, Caterpillar) geben dem Breitlingufer sein technisch-maritimes Gepräge.

Im boddenartigen Gewässer befindet sich die teilweise durch Aufspülung vergrößerte, unbewohnte Insel Pagenwerder. Die Insel ist Landschaftsschutzgebiet und wichtiger Vogelbrutplatz. Am östlichen Ende beginnt mit einem kleinen Sportboothafen und der Ausflugsraststätte Schnatermann das Naherholungsgebiet und FFH-Gebiet Rostocker Heide.

Der Nordwesten – zwischen Dorf Groß Klein – IGA-Park und Hundsburg

Südlich des Werft- und Industriekomplexes am Breitlingufer schließt sich der dörflich geprägte und vornehmlich als Naherholungsgebiet genutzte Bereich um das ehemalige IGA-Gelände an. Die Dorflage Groß Klein besitzt als letzte dörfliche Siedlungsstruktur an der Unterwarnow ein weitgehend Natur belassenes Ufer. Im Gegensatz dazu hat sich das alte Dorf Schmarl in den IGA-Park weitestgehend integriert. Es verfügt über eine kleine Uferpromenade, die im räumlichen Nutzungszusammenhang mit dem Schifffahrtsmuseum am Uferabschnitt des IGA-Geländes steht. Über den Einschnitt des Warnowtunnels hinweg schließt sich das Areal der Hundsburg an, einem um 1200 bedeutenden strategischer Punkt, von dem aus die Zufahrt der Schiffe nach Rostock kontrolliert werden konnte. Heute ist dieser Punkt eine leichte grüne Erhebung am Warnowufer mit Status als geschützter Landschaftsbestandteil und Bodendenkmal.

Der Fischereihafen – Industrie- und Hafengebiet Schmarl Marienehe

1950 begann auf dem Gelände der ehemaligen Heinkelflugzeugwerke in Marienehe der Bau des Fischkombinates mit eigenen Hafenanlagen, dem Fischereihafen Marienehe. Nach der Restrukturierung der Wirtschaftsentwicklung ab 1990 hat sich dort wieder ein leistungsfähiger Gewerbe- und Hafenstandort etabliert.

Bedingt durch den Güterumschlag und die gewerbliche Prägung des Uferbereichs besteht das Warnowufer im Wesentlichen aus befestigten Uferkanten. Südlich des Fischereihafens schließen industrielle Brachflächen sowie das Abwasserklärwerk Bramow an. Deren Uferzonen bieten auf der Grundlage des Flächennutzungsplans Entwicklungsmöglichkeiten für wasserbezogene gewerbliche Nutzungen als auch für die Erlebbarkeit des Ufers im urbanen Kontext.

Der Stadthafen – zwischen ehemaliger Neptunwerft und Holzhalbinsel

Die Uferkante der Rostocker Innenstadt ist heute die längste durchgehende Uferpromenade in der Hansestadt. Über mehrere Jahrhunderte als Hafen und Werft genutzt und ständigen Nutzungsveränderungen unterlegen, können Rostocker und Gäste der Hansestadt mittlerweile auf über 5 km Länge entlang des Wassers flanieren. Die Promenade führt von der ehemaligen Neptunwerft entlang der alten Fischhallen, des Haedgekais mit seinem historischen Bootshafen sowie den Veranstaltungsflächen (insbesondere der jährlichen Hansesail) zur Silohalbinsel mit seinen zum Teil original wieder aufgebauten Speichergebäuden und weiter zur Holzhalbinsel, einem der zukünftigen Wohnstandorte am Warnowufer.

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

Zwischen Krummendorf, Gehlsdorf und Osthafen

Der Uferbereich zwischen Krummendorf und Gehlsdorf, dessen Ortslagen seit der Mitte des 20. Jahrhunderts zur Hansestadt Rostock gehören, kann als das ländliche, grüne Gegenüber zur innerstädtischen Uferkante angesehen werden. Gehlsdorf ist Wohnort „vor der Stadt“, seit langem Ausflugsziel für die Innenstadtbewohner und Standort für Wassersportler. Zu den frühen Vereinsstandorten am Wellenweg gesellten sich nach Norden im Laufe der letzten Jahrzehnte

weitere Wassersportvereine und Liegeplatzanlagen.

Für die Naherholungssuchenden ist die Gehlsdorfer Uferpromenade zwischen Landreiterstraße und dem Verbindungsweg nach Dierkow mit ca. 2,5 km die zweitlängste Wegeverbindung entlang der Warnow.

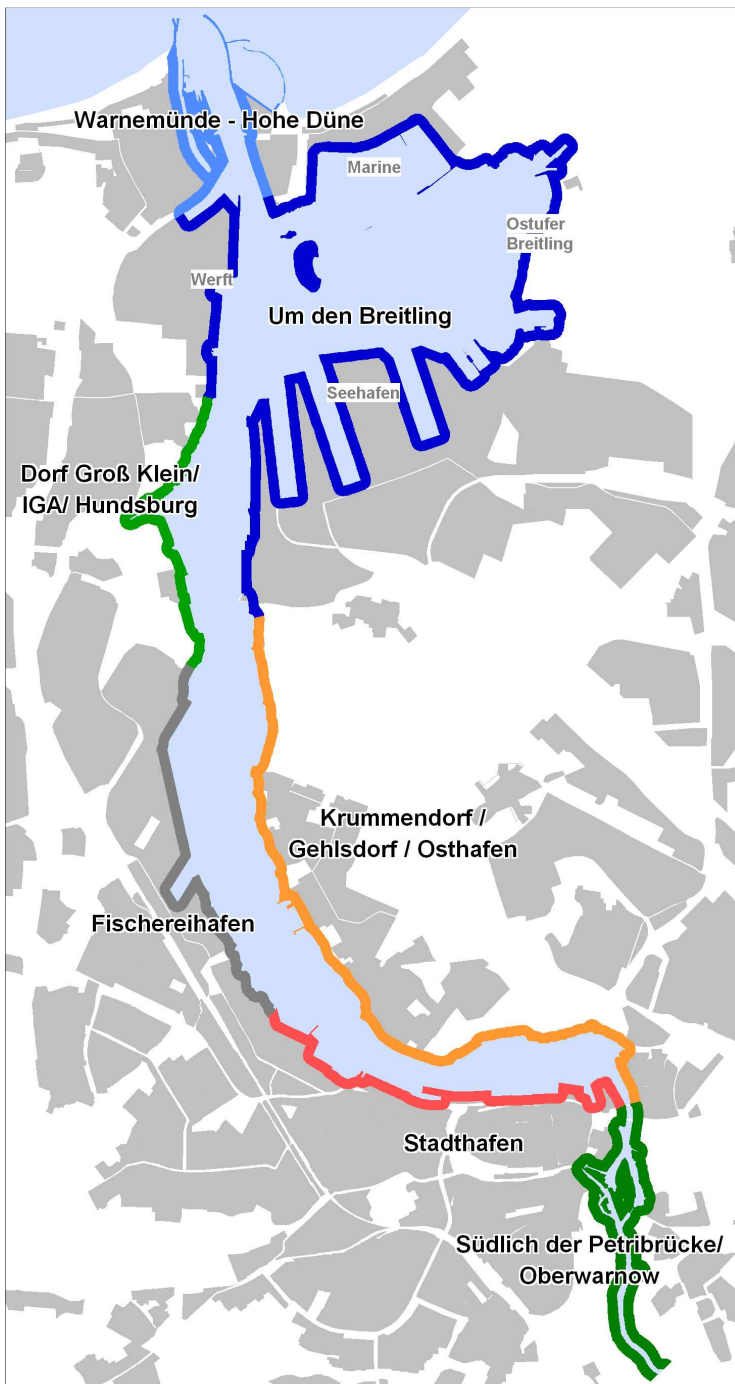
Von Norden und Osten umklammern größere Freiräume die Ortslage Gehlsdorf. In längeren Abschnitten bilden sie wertvolle Naturbereiche entlang der Unterwarnow und unterstreichen damit den ländlichen Charakter dieses Uferabschnittes. Auf der Grundlage des Standes der Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Seehafens ist für die weiteren Betrachtungen dieser Uferbereich in 2 Abschnitte aufgeteilt:

a) nördlicher Abschnitt im Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie zwischen Krummendorf und Langenort

b) südlicher Abschnitt außerhalb Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie zwischen Langenort und Osthafen

Südlich der Petribrücke/Oberwarnow

beginnend mit der Kleinen Unterwarnow, verlässt die Warnow hinter der Petribrücke ihre aufgeweitete Struktur und geht über in eine klassische Flusslandschaft. Hier hat die Hansestadt noch unmittelbare Berührung mit der Warnow. Zu früheren Zeiten von sogenannten Brüchen, Wassergräben durchzogen, entwickelt sich das Quartier „Östlich der Stadtmauer“ in Kürze zu einem hochwertigen



Stadtstrukturelle Gliederung der Warnowuferabschnitte in der Hansestadt Rostock

innerstädtischen Wohnstandort mit unmittelbarem Wasserbezug.

Vorhandene Freizeitnutzungen oberhalb des Mühlendamms lassen einen Nutzungszusammenhang mit der angrenzenden Innenstadt deutlich werden; der Einfluss des Naturraums und FFH-Gebietes „Unteres Warnowtal“ wird immer stärker erkennbar. Südlich der Bahnbrücke Rostock-Stralsund entfaltet sich der Naturraum der Oberwarnow in seiner vollen Qualität.

2. Zukünftige Uferentwicklung und ihre Leitbilder

2.1 Allgemeine Entwicklungstendenzen

Aufgrund ihrer Lage am Fluss – das unverwechselbare städtische Ensemble und die naturnahen Teile der Stadtlandschaft – weist Rostock ein besonderes Potenzial urbaner Lebensqualität auf, das es auch für Tourismus, Freizeit und Erholung zu nutzen gilt. Gleichzeitig soll die maritime Wirtschaft mit Hafen und Schiffbau die Struktur bestimmende Branche in der Stadt bleiben und ihre Leistungsfähigkeit weiter ausbauen. Vermittelnd zwischen diesen genannten Feldern ist ein Entwicklungsweg zu finden, der allen Bereichen Entwicklungsräume am Wasser eröffnet und das Konfliktpotenzial minimiert.

In die Umstrukturierung des Nutzungsgefüges am Warnowufer werden zukünftig weitere Bereiche mit einbezogen, die bis heute für eine Umnutzung und Neugestaltung durch verbliebene Nachnutzungen und aufgrund von Eigentumsverhältnissen nicht zur Verfügung standen.

Die Uferbereiche des Osthafens, der Holzhalbinsel und des Areals "Östlich der Stadtmauer" erfahren als innenstadtnahe Wasserkanten prioritär eine Entwicklung als Grün- und Freiflächen. Ihre Freizeit- und Erholungspotentiale gleichen schon heute und verstärkt in der Zukunft das vorhandene Defizit an Naherholungsraum der Innenstadt aus. Zudem werden Verknüpfungen mit anderen Uferbereichen vorgenommen, die bereits in den vergangenen Jahren umgestaltet worden sind. So erfolgt beispielsweise der Lückenschluss für den Uferweg vom Stadthafen nach Gehlsdorf.

Konsequent weiter verfolgt wird die bereits schrittweise erfolgte Öffnung der Ufer und die Schaffung von parallelen Wegebeziehungen zum Wasser an der Kaikante der ehemaligen Neptunwerft.

Auch am Gehlsdorfer Nordufer, auf der gegenüberliegenden Seite des Fischereihafens, sollen sich in der Zukunft Wege am Ufer entlang ziehen, wo sich die Flächen heute noch in privater Nutzung befinden. Zukünftig soll der Uferweg, der die südliche Unterwarnow umspannen soll, eine Länge von ca. 16 Kilometern (Fischereihafen über Stadthafen, Holzhalbinsel, Osthafen, Gehlsdorf, Langenort bis Anleger Krummendorf-Oldendorf) haben. Ebenso wird angestrebt, dass der Bereich zwischen dem IGA-Park und dem Maritimen Gewerbegebiet Groß Klein für Fußgänger zugänglich wird.

Ein äußerst interessantes Gebiet mit besonderen Entwicklungspotentialen bleibt das Gebiet zwischen dem Alten Strom in Warnemünde und dem Seekanal. Während die Infrastruktur für das Anlegen von Kreuzfahrtschiffen am Passagierkai des Seekanals auf- und ausgebaut wird, wird an Konzepten für die Revitalisierung der ehemaligen Flächen des seit 1903 bestehenden Fähranlegers nach Dänemark gearbeitet, die im Einklang mit den touristischen und städtebaulichen Qualitäten des Seebades Warnemünde stehen.

2.2 Hafen- und Wirtschaftsentwicklung am Warnowufer

Der Rostocker Überseehafen begeht im Jahr 2009 sein 49-jähriges Bestehen. Mit steigenden Umschlagszahlen ist er neben der Wadan Werft in Warnemünde (Warnow Werft) der wichtigste Wirtschafts- und Standortfaktor der Region und mit seinen derzeit 11 Kilometer Kaikante fester Nutzungsbestandteil am Warnowufer. Mit dem aktuellen Hafenentwicklungsplan für den Seehafen (HEP) vom September 2006 liegt eine solide Handlungs- und Entwicklungsgrundlage vor, die sowohl wachstumsorientierte Erweiterungsmöglichkeiten entlang der Kaikanten als auch flächenbezogen bietet. Danach reichen mittelfristig die zur Verfügung stehenden Kaikanten weitgehend aus. Eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Hafens und erforderlicher Industrie- und Gewerbeflächen befindet sich derzeit in Erarbeitung. Die daraus resultierenden Ergebnisse werden im 2. Quartal 2009 vorliegen und ggf. in weiter führenden Planungsschnitten für das Warnowufer berücksichtigt.

Neben den Entwicklungen im Seehafen ist ein weiterer Ausbau der Kaikanten im nördlichen Teil des Fischereihafens, insbesondere nördlich des MAB möglich. Die Realisierung dieses Ausbaus hängt jedoch von der wirtschaftlichen Entwicklung im gesamten Bereich des Fischereihafens ab. Nach Norden bleibt der Ausbau der Kaikanten durch den angrenzenden geschützten Bereich der Hundsborg begrenzt.

Den wichtigsten Industriezweig mit Wasserbezug wird auch in Zukunft der Schiffsbau darstellen. Auf der Fläche der Wadan Werft sind auf brach gefallenen Flächen mit Kaikanten Neuentwicklungen möglich. In Gehlsdorf sind Entwicklungsmöglichkeiten des kleineren Werftstandortes zu prüfen. Weitere Angebotsflächen im maritim gewerblichen Bereich stehen in Langenort am ehemaligen DSR-Standort zur Verfügung.

Andere gewerbliche und industrielle Neuansiedlungen im Bereich ehemaliger Grenzschlachthof/ ehemaliger Kraftwerksstandort Bramow bieten durch ihre Lage am Warnowufer optimale Ansiedlungsqualitäten für Produktionsstandorte, die Kaikanten benötigen. Die aufgeführten Nutzungen bedingen meist eine Unzugänglichkeit/Nichtöffentlichkeit der für diese Nutzungen in Anspruch genommenen Warnowuferabschnitte.

Die Sicherung und Entwicklung der gewerblichen Nutzungen ohne unmittelbaren Wasserbezug stellen wichtige wirtschaftliche Aufgaben im westlichen Bereich der ehemaligen Neptunwerft sowie am Gewerbestandort Osthafen dar. An den Uferkanten dieser Gebiete besteht die Möglichkeit, das Ufer für die Öffentlichkeit dauerhaft nutzbar zu machen. Deshalb werden diese Uferabschnitte für die Uferwegentwicklung genutzt.

2.3 fachthemenbezogene Entwicklungszielsetzungen

2.3.1 Stadtstruktur

- Die Warnow stellt das Rückgrat der Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock dar und wirkt zukünftig auch verstärkt als verbindendes Element innerhalb der Stadtstruktur Rostocks.
- Zwischen den Flächennutzungen am Ufer und in der Tiefe des urbanen Raums sind funktionelle und baulich-räumliche Verknüpfungen herzustellen bzw. weiterzuentwickeln. Die Stadt als Ganzes ist zukünftig stärker zum Wasser zu orientieren.
- Die Vielfalt der Nutzungen am Warnowufer ist zu stärken und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Im Rahmen der Entwicklungsmöglichkeiten ist die Erlebbarkeit der einzelnen Uferabschnitte zu stärken. Für nicht öffentliche Uferabschnitte ist die visuelle Erlebbarkeit innerhalb der Stadtstruktur zu fördern.
- Für einzelne Teilabschnitte sind den fachrechtlichen Vorgaben entsprechend Nutzungen auf dem Wasser sinnvoll und ergänzen damit vorhandene oder zu entwickelnde landseitige Nutzungen.
- Die Zugänglichkeiten am Ufer sind durch geeignete Maßnahmen zu verbessern und aufzuwerten. Dazu sind liegenschaftsseitig wie bauleitplanerisch effiziente Maßnahmen zu ergreifen.
- Die Verbindungen über die Warnow hinweg und längs des Warnowufers sind zu stärken und zu vernetzen. Wichtige Entwicklungselemente hierfür sind der Ausbau der Ufer-Rad- und Fußwege, der Ufer begleitenden Wegeverbindungen und der Verbindungen übers Wasser sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV.

2.3.2 Stadtgestalt

- Das Warnowufer ist eine Identität stiftende Visitenkarte der Hansestadt. Die Gestaltung baulicher Anlagen an der Warnow ist mit besonderer architektonischer Qualität zu entwickeln.
- Stadtbild prägende und historisch wertvolle Architektur, Kultur und Baukunst sind in die Ufergestaltung einzubinden.
- Die Stadt als städtebauliches Gefüge öffnet sich zum Wasser. Räumliche Barrieren sind abzubauen.
- Für die Uferkante sind für das jeweilige Maß und die Art der Nutzung einheitliche Gestaltungsprinzipien zu entwickeln und anzuwenden. Dies betrifft insbesondere die Wegegestaltung, das Mobiliar im öffentlichen Raum sowie die Beleuchtung.

2.1.3 Natur und Umwelt

Generelle Ziele

- Erhaltung und Stärkung der Funktion der Warnow im ökologischen, ökonomischen und sozialen Netzwerk.
- Schutz des Ufers, der Uferzone sowie der Nebenarme der Warnow vor einem weiteren Verbau, damit Sicherung vorhandener naturräumlicher Qualitäten (Ausnahme: Hafenenwicklung im Rahmen HEP)
- Sicherung geschützter Bereiche (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile, geschützte Biotop, Überschwemmungsgebiete, Rastplätze für Zugvögel, Trinkwasserschutzgebiete) und Schutz vor Beeinträchtigungen durch störende Nutzungen.
- Wiederherstellung naturräumlicher Zusammenhänge von ausgewählten Niederungsbereichen zur Warnow durch Renaturierung verrohrter Fließgewässer und angrenzender Uferbereiche.
- Vernetzung der naturnahen Bereiche in der Uferzone mit Naturräumen im städtischen „Hinterland“ (Grünzüge).
- Realisierung von Hochwasserschutz für bebaute Bereiche.
- Komplexe Uferkonzeption als Netz sich ergänzender, gegenseitig unterstützender umwelt- und siedlungsbezogener Faktoren.
- Verbindung von ufernahen Zielpunkten wie Uferparks, Sportanlagen, Kultureinrichtungen, Marinas, Promenaden, Badestellen, historischen Anlagen, Siedlungen, Schutzgebieten etc. durch überwiegend kraftverkehrsfree Verbindungslinien (Uferwege).
- Erhalt bzw. Erschließung weiterer öffentlich zugänglicher Bereiche entlang der Warnow zur Verbesserung der Erlebbarkeit sowie als innerstädtischer Schwerpunktbereich für landschaftsgebundene Erholung.
- Schaffung von sogenannten Sichtfernstern/Stichwegen in Bereichen, in der die Zugänglichkeit eingeschränkt ist.
- Entwicklung landschafts-/uferbezogener Angebote bei Erhaltung der noch vorhandenen naturnahen Bereiche.

Hochwasserschutz

Der Küsten- und Hochwasserschutz entlang der Außenküste und der Unterwarnow wird auf der Grundlage des *Generalplans Küsten- und Hochwasserschutz MV* von 1994, der *Studie Hochwasserschutz Stadt Rostock* (WASTRA-PLAN, 1996 im Auftrag des StAUN Rostock) sowie weiterer Detailplanungen schrittweise umgesetzt. Ausgehend von der Charakteristik der einzelnen Schutzabschnitte im Stadtgebiet werden differenzierte, auch unkonventionelle Schutzkonzepte entwickelt, die einen nachhaltigen, ökonomisch tragbaren Küsten- und Hochwasserschutz gewährleisten. Die vielfältigen Nutzungsinteressen entlang der Warnow sind daher mit dem



Küsten- und Hochwasserschutz in Einklang zu bringen. Die Errichtung kombinierter Bauwerke (z. B. Wanderweg auf Deichkrone) sollte im Einzelfall geprüft werden, um Fläche und Kosten zu sparen.

Die Abbildung zeigt bereits bestehende, geplante sowie eventuell in Anspruch zu nehmende Trassen für Hochwasserschutzanlagen für die Hansestadt Rostock [Abb. 1].

Abb. 1: Verteidigungslinien Sturmflutschutz HRO (Linien: grün = Anlagen vorhanden, rot = Anlagen geplant oder im Bau, blau = Konzept, Fläche: hellblau = überflutungsgefährdete Fläche bei Bemessungshochwasser [BHW])

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

Das Überschwemmungsgebiet Oberwarnow im Warnowniederungsgebiet zwischen Klein Raden und Rostock, Mühlendamm, ist per Verordnung geschützt. Hier gelten gesetzlich vorgeschriebene Verbotstatbestände, die in der Planung zu berücksichtigen sind.

Trinkwasserschutz

Die Ufer der Oberwarnow gehören innerhalb der Stadtgrenzen zum Trinkwasserschutzgebiet „Warnow“ und unterliegen damit den Bestimmungen der geltenden Schutzzonenverordnung. Insbesondere für die engere Schutzzone, die an den Mühlendamm grenzt, existieren aus Gründen einer sicheren und umweltgerechten Trinkwasserversorgung für die Hansestadt Rostock langfristige Nutzungsbeschränkungen, beispielsweise für den landschaftsgebundenen Tourismus in diesem Bereich [Abb. 2].

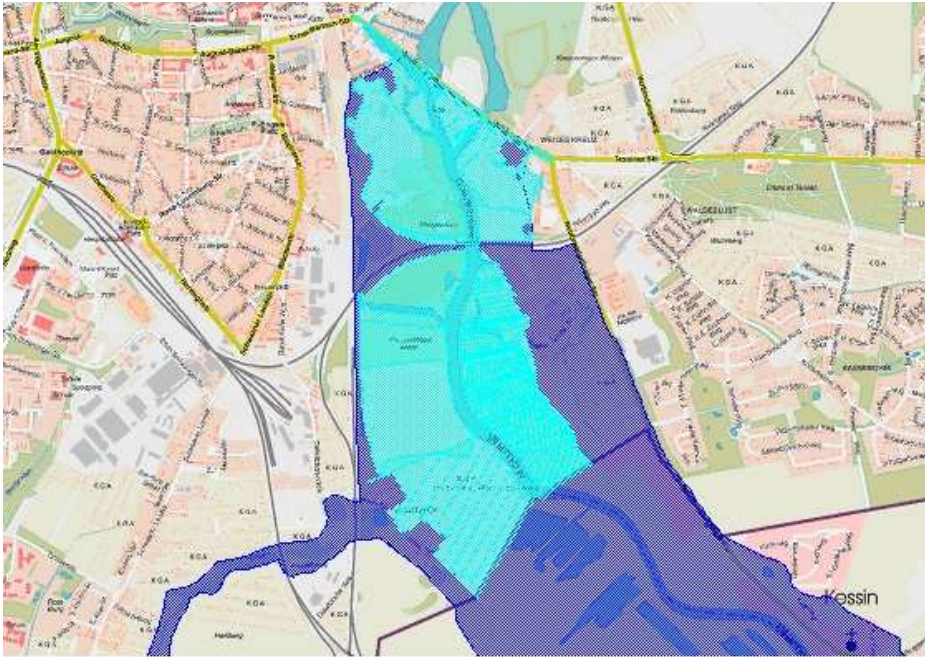


Abb. 2: *Trinkwasserschutzgebiet „Warnow“ – Engere Schutzzone (TWSZ II, dunkelblau) und Überschwemmungsgebiet „Warnow“ (hellblau) auf dem Gebiet der HRO*

Fließgewässer

Für die Warnow und ihre Zuflüsse gelten die Ziele und Anforderungen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie, nach der langfristig ein guter ökologischer Zustand erreicht werden soll. Für die berichtspflichtigen Fließgewässer Warnow, Peezer Bach, Schmarler Bach, Carbak und Radelbach wurden spezifische Bewirtschaftungsziele und Maßnahmen (Bewirtschaftungsplanung) erarbeitet, die im Rahmen der kommunalen Planung zu berücksichtigen sind. Neben der Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Fließgewässer soll besonderes Augenmerk auf die Vermeidung bzw. Reduzierung von Nähr- und Schadstofffrachten in diesen Gewässern und damit auf den Schutz der Ostsee gelegt werden. Insbesondere bei intensiven Nutzungen am Wasser, wie Marinas, Wohnen, Gewerbe ist auf eine umweltverträgliche Entwicklung zu achten. Darüber hinaus kann durch freiwillige Umweltschutzmaßnahmen uferansässiger Organisationen, Vereine und Wirtschaftsunternehmen im Rahmen von Zertifizierungen bzw. Einführung von Umwelt- und Qualitätsmanagementsystemen ein wichtiger Beitrag zum Gewässerschutz geleistet werden.

Bodenschutz/Altlasten

Im Bereich der Warnow befinden sich innerhalb des Stadtgebietes fünf größere Altlastenstandorte (Gaswerk Bleicherstraße, Gewerbegebiet Osthafen, Teilflächen der Warnowwerft, Deponie Dierkow, ehemaliger Chemiehandel Neubrandenburger Straße), die aufgrund ihres Gefährdungspotenzials zu Einschränkungen der Ufernutzung führen. Für eine langfristige Sanierung und damit Verfügbarkeit für eine städtebauliche Entwicklung muss die Nachnutzung auf

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

diesen Flächen schrittweise konkretisiert und mit Erfordernissen u. a. des Natur- und Trinkwasserschutzes abgestimmt werden.

Lärmschutz

Sport- und touristische Anlagen sowie Freiluftveranstaltungen an der Warnow können zu Lärmkonflikten mit angrenzenden Wohn- und Erholungsnutzungen führen. Bei der weiteren Entwicklung der touristischen Infrastruktur sollte in besonderem Maße dafür Sorge getragen werden, dass erhebliche Lärmbeeinträchtigungen für empfindliche Bereiche vermieden und neue Ufernutzungen/Anlagen lärmverträglich zugeordnet werden. Freiluftveranstaltungen sollen vorrangig an ausgewiesenen Standorten (IGA-Park, Stadthafen) stattfinden.

Lufthygiene/Klima

Für gesunde Luftverhältnisse in der Hansestadt Rostock haben die Austauschverbindungen von den Stadtumlandgebieten zur Unterwarnow eine große Bedeutung. Sie stellen wichtige innerstädtische Frischluftbahnen dar. Die in der Klimatopkarte der Hansestadt Rostock dargestellten Uferbereiche mit besonderer lokalklimatischer Bedeutung sind deshalb zu schützen und nach Möglichkeit von Bebauung freizuhalten.

Umweltplanung und Zwischennutzung

Planungen am Warnowufer müssen sich in besonderer Weise an den ökologischen, naturschutzfachlichen und städtebaulichen Erfordernissen des Raumes orientieren. Bei der Bewertung von Planungsvorhaben an und in der Warnow sollen deshalb für die Hansestadt Rostock abgestimmte Kriterien zugrunde gelegt und die Umweltauswirkungen in ihrer Gesamtheit, d. h. sowohl für das Gewässer als auch den angrenzenden Uferbereich, betrachtet werden. Häufig lassen sich die angestrebten städtebaulichen und umweltplanerischen Ziele nur langfristig verwirklichen. Daher sollen für Teilbereiche des Warnowufers verträgliche Zwischennutzungen geprüft und umgesetzt werden.

Zu berücksichtigende Planungen/Konzepte am Warnowufer

Bei der Erstellung von Konzepten im Uferbereich der Warnow sind insbesondere folgende vorliegenden Planungen zu berücksichtigen:

- Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock 2006 mit Änderungen und Ergänzungen,
- Landschaftsplan der Hansestadt Rostock 1998,
- rechtskräftige Bebauungspläne im Uferbereich,
- Generalplan Küsten- und Hochwasserschutz MV, 1994,
- Studie Hochwasserschutz Stadt Rostock (WASTRA-PLAN, 1996 im Auftrag des StAUN Rostock),
- Gastliegerkonzept im Rahmen der Olympiabewerbung der Hansestadt Rostock, 2004 (Sportboothäfen, Stege, einschließlich landseitiger Infrastruktur),
- Bewirtschaftungs(vor)planung Unterwarnow; StAUN 2008,
- FFH-Managementplan „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“; StAUN (in Bearbeitung),
- Sanierungsplanung Gaswerk Bleicherstraße; SWR 2007
- 2. Fortschreibung Rahmenplan Sanierungsgebiet Innenstadt (Beschluss der BS von 2005)
- Stadtteil- und Entwicklungskonzept Rostock-Nordost (2008).

2.1.4 Freizeit und Erholung

Erholungsbezogene Entwicklung entlang der Warnow land- und wasserseitig (Ausnahmen: Bereiche mit naturschutzfachlichen, wirtschaftlichen oder sicherheitsbezogenen Restriktionen)

- Schaffung von durchgehenden uferbezogenen Wegebeziehungen („Ufer-Rad- und Gehweg“) entlang des Ufers, mindestens mit Sichtbeziehung zum Ufer (Sicherung bzw. Schaffung der Zugänglichkeit des Ufers (Ausnahmen: Bereiche mit naturschutzfachlichen, wirtschaftlichen oder sicherheitsbezogenen Restriktionen),
- Sicherung und Schaffung der öffentlichen Zugänglichkeit.

Spiel- und Freizeitsportmöglichkeiten am Ufer der Warnow müssen berücksichtigt und weiter entwickelt werden. So sind grüne und sandige Abschnitte an der Warnow dementsprechend zu gestalten.

Bei einer Projektierung und Realisierung des Ufer begleitenden Ufer- und Wanderweges sollten die Belange der ansässigen Wassersportvereine beachtet werden. Die Segelsportvereine benötigen den Zugang zu ihren Steg- und den Jollenslipanlagen. Des Weiteren sind in der späteren Planung Möglichkeiten für das Winterlager zu prüfen.

Verträgliche Zwischennutzungen für Freizeit und Erholung sind besonders im Uferbereich der Innenstadt zu prüfen und umzusetzen.

2.1.5 Wirtschaft (Hafen Industrie und Gewerbe)

- Sicherung und Entwickelbarkeit der Hafenanlagen sowie Industrie- und Gewerbeflächen mit Hafenbezug, dabei insbesondere Schaffung von Kaikanten für Hafenbezug, die erreichbar (landseitige Erschließung) und möglichst nahe den bestehenden Häfen angeordnet werden (Synergieeffekte).
- In den Bereichen Seehafen und Fischereihafen: Umsetzung und Sicherung des Leitbildes „Rostock als maritime Hafenstadt“ durch Schaffung der entsprechenden Voraussetzungen.
- Ausbau der Funktion des Hafens, insbesondere Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Logistik und Industrie.
- Ausbau Kreuzfahrtaktivitäten mit entsprechenden Liegeplätzen und dahinter liegenden Flächen im Bereich Mittelmole Warnemünde.

Zu berücksichtigende Planungen/Konzepte am Warnowufer

- Hafenentwicklungsplan 2006 (HEP)
- Machbarkeitsstudie „Haffenauffine Entwicklung im Wirtschaftsraum Rostock“ 2009 (in Erarbeitung)

2.1.6. Verkehr

Die straßenseitige Erschließung für den MIV wird als ausreichend erachtet. Die weitere Anordnung und Dimensionierung von Parkplätzen steht in engem Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung der Uferbereiche Um den Breitling, Rostocker Nordwesten und Gehlsdorf/Langenort. Für vorhandene und evtl. neue Parkplätze sind attraktive Wegeverbindungen mit Anschluss an den Uferwanderweg herzustellen.

Dies trifft auch für einige noch genauer zu bestimmende Haltestellen des ÖPNV zu, die eine besonders attraktive Lage zum Warnowufer haben. Diese Haltestellen sind, wo noch nicht vorhanden, mobilitätsgerecht auszubauen. Fahrplankontakt und Betriebszeiten des ÖPNV sollten zumindest am Wochenende besser auf die Nutzung des Warnowufers abgestimmt werden. Einen Schwerpunkt bilden hierbei die Fähre Kabutzenhof und die Buslinien 45 und 49 durch den Warnowtunnel. Es ist jedoch davon auszugehen, dass eine derartige Ausweitung des Angebots nicht kostendeckend sein kann. Deshalb sollten auch flexible Bedienformen in die Überlegungen einbezogen werden. Weiterhin ist die Realisierbarkeit der im IGVK 98 enthaltenen Fährverbindungen längs der Warnow bzw. ein denkbarer Ersatz durch die Fahrgastschiffahrt kritisch zu prüfen.

Die genannten Lücken des ufernahen Radwegs sind zu schließen und das vorhandene Radwegnetz mit dem Uferbereich zu verknüpfen. Ergänzend hierzu sind an geeigneten bzw. noch zu bestimmenden Stellen punktuelle Verbindungen an das Warnowufer herzustellen, die den Uferweg sinnvoll ergänzen. Der ufernahe Radweg ist, wenn die durchgängige Führung hergestellt ist, zu beschildern und mit entsprechenden Hinweisen auf die Erreichbarkeit des Warnowufers zu versehen.

Der notwendige Ausbau und die Ergänzung des Gehwegenetzes sind im Zusammenhang mit Parkplätzen und Haltestellen zu überprüfen (s. o.). Für die Besucher des Warnowufers sind an ausgewählten Parkplätzen und Haltestellen entsprechende Hinweistafeln aufzustellen.

2.1.7 Liegenschaften

Von der Gesamtfläche eines 30 m breiten Uferstreifens entlang der Warnow befindet sich nur ca. ein Drittel im Eigentum bzw. in Verfügungsbefugnis der Hansestadt Rostock. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Grundstücke der Hansestadt Rostock bereits vertraglich gebunden sind.

Warnowuferkonzept der Hansestadt Rostock – Analyse und Leitbilder

Zur Umsetzung der vorgenannten fachlichen Entwicklungsziele wird es erforderlich sein,

- Grundstücke im erforderlichen Maß und im Rahmen des Möglichen verfügbar zu machen,
- bestehende vertragliche Bindungen wo nötig und möglich auf den Prüfstand zu stellen und ggf. Anpassungen vorzunehmen,
- neue vertragliche Beziehungen an den Entwicklungszielen des Warnowuferkonzeptes zu orientieren.

Die Bereitstellung der hierfür erforderlichen finanziellen Mittel und personellen Kapazitäten sind Voraussetzung für die Realisierbarkeit des Konzeptes.

3. Weiteres Vorgehen

Auf der Basis der stadtstrukturellen Gliederung der 7 Uferabschnitte (Kap. 1.4), im Abgleich mit der Analyse der für öffentliche Zwecke entwickelbaren Uferabschnitte (Kap. 1.3) sowie auf der Grundlage der fachthemenbezogenen Leitbilder wird die vertiefende Weiterbearbeitung folgender Uferabschnitte in Teilraumkonzepten mit folgender Priorität vorgeschlagen:

1. Krummendorf - Gehlsdorf – Osthafen, unter räumlicher und thematischer Berücksichtigung der Machbarkeitsstudie „Haffenauffine Entwicklung im Wirtschaftsraum Rostock“ in 2 Teilabschnitten: a) Krummendorf-Langenort und b) Langenort – Gehlsdorf – Osthafen
2. ehemalige Neptunwerft bis Fischereihafen,
3. südlich der Petribrücke/Oberwarnow.

Des Weiteren ist der gesamtstädtische Uferbereich auf verschiedene Nutzungsanforderungen bei inhaltlicher Zugrundelegung vorliegender kommunaler Fachplanungen sowie der im 2. Quartal vorliegenden Ergebnisse der o.g. Machbarkeitsstudie zu prüfen. Dazu zählen insbesondere (nicht abschließend):

- Warnow-Uferweg,
- Wohnen an und auf dem Wasser,
- Längs- und Querverkehre auf der Warnow,
- maritime Ausstellungen,
- Wassersport und Vereinswesen,
- Vorfluter,
- Kultur, Freizeit, Spiel, Erholung, Gastronomie,
- WUD – Waterfront Urban Development (Städtebauliche Entwicklung der urbanen Wasserfronten).

In diesem Zusammenhang sind auch geeignete Strategien zur Verfügbarmachung der zur Realisierung der Teilraumkonzepte erforderlichen Grundstücke zu erarbeiten und die finanziellen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen (Folgekosten) zu schätzen.