

# Auf Müll gebaut!?

Ein Gestaltungs- und Handlungskonzept  
für die ehemalige Deponie Rostock-Dierkow





HafenCity Universität Hamburg

## **Masterthesis**

**Auf Müll gebaut!?**

Ein Gestaltungs- und Handlungskonzept  
für die ehemalige Deponie Rostock-Dierkow

Vorgelegt bei:

1. Betreuer: Prof. Dr. Dirk Schubert
2. Betreuer: Dipl.-Ing. Meike Albers

Eingereicht von:

B. Sc. Jan Frederik Oelker  
Studiengang Stadtplanung  
Matr.-Nr.: 20522868

# Inhalt

Inhaltsverzeichnis	IV
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	XII
<b>0 Einleitung</b>	<b>1</b>
0.1 Anlass und Ziel	1
0.2 Aufbau	2
0.3 Methodik	2
<b>1 Theoretische Annäherung an das Thema Deponie</b>	<b>5</b>
1.1 Entwicklungsgeschichte	5
1.2 Begriffsbestimmung	6
1.3 Technischer Aufbau	7
1.4 Rechtliche Grundlagen	9
1.5 Möglichkeiten der Nachnutzung	11
1.6 Referenzbeispiele	12
<b>2 Die Stadt Rostock: Strukturmerkmale und Entwicklung</b>	<b>15</b>
2.1 Überblick	15
2.2 Geschichte der Stadt	16
2.3 Bevölkerungsentwicklung und -struktur	18
2.4 Siedlungsstruktur und Freiräume	19
2.5 Nutzung	21
2.5.1 Wohnen	21
2.5.2 Wirtschaft	22
2.5.3 Grünflächen	24
2.5.4 Freizeit, Kultur und Bildung	27
2.5.5 Verkehr	31
2.6 Stadtentwicklungspolitik	33

<b>3 Das Planungsgebiet: Bestandsaufnahme</b>	<b>35</b>
<b>3.1 Überblick</b>	<b>35</b>
3.1.1 Lage, Größe und Abgrenzung	35
3.1.2 Geschichte der Mülldeponie	36
3.1.3 Planungsrechtliche Grundlagen	37
3.1.4 Aktuelle Planungen	39
<b>3.2 Bestandsaufnahme</b>	<b>41</b>
3.2.1 Nutzungsstruktur	41
3.2.2 Bau- und Siedlungsstruktur	46
3.2.3 Freiraum- und Grünstruktur	56
3.2.4 Verkehrsstruktur	62
3.2.5 Potenziale und Mängel	66
<b>4 Zwischenfazit</b>	<b>69</b>
<b>5 Planungsvorschlag</b>	<b>71</b>
<b>5.1 Leitbild</b>	<b>71</b>
<b>5.2 Konzept</b>	<b>73</b>
5.2.1 Nutzungsentwicklung	73
5.2.2 Bauliche Entwicklung	77
5.2.3 Gestaltung der Freiräume	86
5.2.4 Verkehrliche Erschließung	89
<b>5.3 Umsetzung</b>	<b>91</b>
5.3.1 Zwischennutzung	91
5.3.2 Finanzierung	92
5.3.3 Realisierungsphasen	94
<b>6 Fazit und Reflexion</b>	<b>97</b>
<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>XIV</b>
<b>Anhang</b>	<b>XXVIII</b>



Abb. 27:	<b>Evershagen</b> Quelle: Rehschuh 2003b	21
Abb. 28:	<b>Städtisches Wohnen</b> Quelle: Hühr 2010	21
Abb. 29:	<b>Modell der Holzhalbinsel</b> Quelle: DW Die Wohnungswirtschaft 2011	21
Abb. 30:	<b>Wohnpark im Petrierviertel</b> Quelle: Rostock Heute 2011	21
Abb. 31:	<b>Überseehafen</b> Quelle: Fehmaraner 2010	22
Abb. 32:	<b>Neptunwerft</b> Quelle: Hähner 2011	22
Abb. 33:	<b>Kreuzfahrthafen Warnemünde</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: stevy76 2007	23
Abb. 34:	<b>Historische Altstadt Rostock</b> Quelle: Gollmer 2007	23
Abb. 35:	<b>Warnemünder Strand</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: darkone 2004	24
Abb. 36:	<b>IGA-Park Rostock</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: Schiwago 2003	24
Abb. 37:	<b>Wohnen, Wirtschaft, Grünflächen</b> Quelle: eigene Darstellung	26
Abb. 38:	<b>Volkstheater</b> Quelle: Neue Musikzeitung 2011	27
Abb. 39:	<b>Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: Tremlin 2011	27
Abb. 40:	<b>Bibliothek der Universität Rostock</b> Quelle: Pagenkopf 2009	28
Abb. 41:	<b>Ostseestadion und Leichtathletikarena</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: Lauchi 2006b	28
Abb. 42:	<b>Freizeit, Kultur und Bildung</b> Quelle: eigene Darstellung	30
Abb. 43:	<b>Straßenbahn</b> Quelle: Flickr.com; user: sludgegulper 2009	31
Abb. 44:	<b>Hauptbahnhof</b> Quelle: Emde 2006	31
Abb. 45:	<b>Stadtautobahn</b> Quelle: Pagenkopf 2004	31
Abb. 46:	<b>Fußgängerzone in Rostock</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: darkone 2005	31
Abb. 47:	<b>Verkehr</b> Quelle: eigene Darstellung	32
Abb. 48:	<b>Schematische Darstellung der Leitlinien der Stadtentwicklung</b> Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Hansestadt Rostock 2010a	33
Abb. 49:	<b>Lage im Stadtgebiet</b> Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Wikimedia Commons; user: N3MO 2007	35
Abb. 50:	<b>Planungsgebiet (rot) und Betrachtungsbereich (blau)</b> Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von: Bing Maps Microsoft Corporation 2012a	35
Abb. 51:	<b>Planungsgebiet im Vergleich mit Fußballfeldern</b> Quelle: eigene Darstellung	36
Abb. 52:	<b>Stadtansicht Rostock aus dem Jahr 1598</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: N3MO 2006	37

Abb. 53:	<b>Deponiegelände und Stadtzentrum 2006</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: Lauchi 2006b	37
Abb. 54:	<b>Einteilung der Flurstücke</b> Quelle: Hansestadt Rostock 2012b	38
Abb. 55:	<b>Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan</b> Quelle: Hansestadt Rostock 2012a	38
Abb. 56:	<b>Ideen aus den Warnow-Ufer-Konzept</b> Quelle: Staub 2011	39
Abb. 57:	<b>Solarpark auf der Deponie</b> Quelle: Küsten-Solar GmbH & Co. KG 2010	41
Abb. 58:	<b>Recyclinghof</b> Quelle: eigene Aufnahme 07.02.2012	41
Abb. 59:	<b>Gewerbenutzung: Osthafen</b> Quelle: Bing Maps Microsoft Corporation 2012d	42
Abb. 60:	<b>Dierkow-Neu</b> Quelle: Nagel 2009	42
Abb. 61:	<b>Nutzungsstruktur</b> Quelle: eigene Darstellung	44
Abb. 62:	<b>Gehlsdorf</b> Quelle: eigene Aufnahme am 14.09.2011	44
Abb. 63:	<b>Klinik für Neurologie</b> Quelle: Bing Maps Microsoft Corporation 2012c	46
Abb. 64:	<b>Forensische Psychiatrie</b> Quelle: eigene Aufnahme am 07.02.2012	47
Abb. 65:	<b>Wohnblocks in Toitenwinkel</b> Quelle: eigene Darstellung	47
Abb. 66:	<b>Dierkow-West</b> Quelle: eigene Aufnahme am 07.02.2012	48
Abb. 67:	<b>Verlassene Gebäude im Osthafen</b> Quelle: eigene Aufnahme am 14.09.2011	48
Abb. 68:	<b>Promenade am Stadthafen</b> Quelle: eigene Aufnahme am 14.09.2011	49
Abb. 69:	<b>Getreidespeicher im Stadthafen</b> Quelle: eigene Aufnahme am 14.09.2011	49
Abb. 70:	<b>Schwarzplan Planungsgebiet</b> Quelle: eigene Darstellung	50
Abb. 71:	<b>Gebäudehöhen</b> Quelle: eigene Darstellung	52
Abb. 72:	<b>Gebäudealter</b> Quelle: eigene Darstellung	54
Abb. 73:	<b>Deponiegelände</b> Quelle: eigene Aufnahme am 14.09.2011	56
Abb. 74:	<b>Uferweg an der Deponie</b> Quelle: eigene Aufnahme am 14.09.2011	56
Abb. 75:	<b>Ufervorland</b> Quelle: eigene Aufnahme am 14.09.2011	57
Abb. 76:	<b>Uferweg Gehlsdorf</b> Quelle: eigene Aufnahme am 14.09.2011	57
Abb. 77:	<b>Freiraum- und Grünstruktur</b> Quelle: eigene Darstellung	60
Abb. 78:	<b>Dierkower Damm</b> Quelle: eigene Aufnahme am 21.05.2012	62

Abb. 79:	<b>Dierkower Kreuz</b> Quelle: eigene Aufnahme am 21.05.2012	62
Abb. 80:	<b>Bushaltestelle Schenkendorfweg</b> Quelle: eigene Aufnahme am 21.05.2012	63
Abb. 81:	<b>Ausschnitt aus dem ÖPNV-Verkehrsnetzplan</b> Quelle: Verkehrsverbund Warnow GmbH 2011	63
Abb. 82:	<b>Verkehrsstruktur</b> Quelle: eigene Darstellung	64
Abb. 83:	<b>Potenziale und Mängel</b> Quelle: eigene Darstellung	66
Abb. 84:	<b>Aufbau des Konzepts</b> Quelle: eigene Darstellung	72
Abb. 85:	<b>Konzept-Zonierung</b> Quelle: eigene Darstellung	73
Abb. 86:	<b>Vorbild: Seebühne beim Bregenz-Festival (Bodensee)</b> Quelle: Blaha 2011	74
Abb. 87:	<b>Museumsschiff Typ Frieden</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: Grand-Duc 2011	74
Abb. 88:	<b>HafenCity</b> Quelle: HafenCity.com 2011	75
Abb. 89:	<b>Bootsverleih in Hamburg</b> Quelle: Diegelmann 2009	76
Abb. 90:	<b>Aufglockerte Wohnbebauung</b> Quelle: Bing Maps Microsoft Corporation 2012a	76
Abb. 91:	<b>Vorbild: Guggenheim-Museum Bilbao</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: MykReeve 2005	77
Abb. 92:	<b>Vorbild: Sydney Opera House</b> Quelle: Schoch 2005	77
Abb. 93:	<b>Vorbild: Wohnhaus in der HafenCity</b> Quelle: HafenCity.com 2011	78
Abb. 94:	<b>Grundriss der Wohnhäuser</b> Quelle: eigene Darstellung	78
Abb. 95:	<b>Konzeptplan</b> Quelle: eigene Darstellung	80
Abb. 96:	<b>Ansichten</b> Quelle: eigene Darstellung	82
Abb. 97:	<b>Schnitte</b> Quelle: eigene Darstellung	84
Abb. 98:	<b>Vorbild: Duisburg Innenhafen</b> Quelle: Sawatzky 2007	86
Abb. 99:	<b>Vorbild: Gorch-Fock-Park in Hamburg, Finkenwerder</b> Quelle: Bing Maps Microsoft Corporation 2012b	86
Abb. 100:	<b>Collage Bürgerpark Dierkow</b> Quelle: eigene Darstellung	87
Abb. 101:	<b>Vorbild: Kugelbake Cuxhaven</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: Ra Boe 2002	88
Abb. 102:	<b>Vorbild: Leuchtturm Moritzburg</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: Kolossos 2007	88
Abb. 103:	<b>Baumbestand als Pufferzone</b> Quelle: Henschel 2011: 22	88
Abb. 104:	<b>Verkehrerschließung</b> Quelle: eigene Darstellung	89

Abb. 105:	<b>Fähre</b> Quelle: Henschel 2011: 7	90
Abb. 106:	<b>Vorbild: Kieler Hörnbrücke</b> Quelle: Hübner 2003	90
Abb. 107:	<b>Vorbild: Hamburger Stadtpark</b> Quelle: Lehmann 2010	91
Abb. 108:	<b>Theaterzelt</b> Quelle: Volkstheater Rostock GmbH 2011a	91
Abb. 109:	<b>Museumsschiff</b> Quelle: Franz 2011	92
Abb. 110:	<b>Vorbild: Stadtstrand in Berlin</b> Quelle: Wikimedia Commons; user: Ra Boe 2008	92
Abb. 111:	<b>Kostendeckung</b> Quelle: eigene Darstellung	93
Abb. 112:	<b>Städtebauförderung Kostenübernahme</b> Quelle: eigene Darstellung	93
Abb. 113:	<b>Realisierungsphasen</b> Quelle: eigene Darstellung	94
Tab. 1:	<b>Anzahl der aktiven Deponien in Deutschland</b> Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von: Kranert; Cord-Landwehr 2010: 327	5



## Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
B-Plan	Bebauungsplan
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DepV	Deponieverordnung
FNP	Flächennutzungsplan
GG	Grundgesetz
ha	Hektar
IBA	Internationale Bauausstellung
IGA	Internationale Gartenbauausstellung
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
LBauO M-V	Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern
MIV	Motorisierter Individualverkehr
N.N.	Normalnull (Höhe über dem Meeresspiegel)
NMIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RIGZ	Rostocker Innovations- und Gründerzentrum
RoRo	Roll on Roll off
TASi	Technische Anleitung Siedlungsabfall
VEB	Volkseigener Betrieb
WIRO	Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft GmbH



# 0 Einleitung

## 0.1 Anlass und Ziel

Jede moderne Stadt braucht eine Infrastruktur, um zu funktionieren: Kraftwerke tragen zur Stromerzeugung bei oder Straßen dienen dem Verkehr. Dabei nehmen viele Infrastrukturbauwerke große Räume in Anspruch und bedecken Flächen über längere Zeiträume. Sie sind selten Bedeutungsträger und werden nicht als identitätsstiftend wahrgenommen – einzige Ausnahmen sind Brücken und Funktürme. Die Mehrzahl der infrastrukturellen Bauwerke bleibt jedoch unbestimmt und oft auch „unsichtbar“. Dies gilt insbesondere für das Entsorgungssystem der Stadt. Das Leben in der Stadt schafft Abfall, der – wenn nicht verbrannt – auf Deponien abgelagert wird. Deponien sind selten willkommen. Mit ihnen sind negativ besetzte Assoziationen wie unangenehme Gerüche und Gefahren für die Umwelt und die Gesundheit des Menschen verbunden. In den vergangenen Jahrzehnten hat die Gesellschaft vieles unternommen, um die Probleme der Abfallablagerung in den Griff zu bekommen. Ein Meilenstein in dieser Hinsicht ist sicherlich das 2005 erlassene Deponierungsverbot von verrottbarem organischen Abfall. Die Anzahl der Deponien ist dadurch spürbar zurückgegangen, allerdings sind die Probleme mit Deponien keineswegs geringer geworden. Auch wenn heute viele Deponien geschlossen sind, bleiben sie als Altablagerungen eine Erblast aus der Vergangenheit.

Auch auf die Deponie in Rostock-Dierkow trifft die oben beschriebene Situation zu. Die Deponie ist – obwohl zentral gelegen – ein isoliertes und weitgehend aus dem Gedächtnis der Stadt verbanntes Gebiet. Seit Ende der Sicherungs- und Rekultivierungsarbeiten im Jahr 1999 liegt das Gelände zum größten Teil brach. Die zentrale Lage macht es jedoch attraktiv und interessant für eine Inanspruchnahme durch andere Nutzungen. Eine Wiedernutzung des Geländes scheint auch in absehbarer Zeit möglich, da auf der Deponie nur Hausmüll

gelagert wurde. Zudem möchte Rostock seine stadtplanerischen Aktivitäten stärker auf die Entwicklung der Unterwarnow und der Erweiterung des Stadthafens nach Osten konzentrieren. Vor diesem Hintergrund ist es geboten, dass konkrete Überlegungen für eine Nachnutzung der Deponie entwickelt werden. Dies ist Anlass für folgende Fragestellung:

**Welche Möglichkeiten der Nachnutzung können für die Deponie Dierkow entwickelt werden, um eine Einbindung in das städtische Gefüge zu ermöglichen?** !

Ziel der Thesis ist es, ein Gestaltungs- und Handlungskonzept für die Nachnutzung der Deponie zu erstellen. Damit soll erreicht werden, dass das ehemalige Deponiegelände wieder in den städtischen Kontext eingegliedert werden kann. Einbindung in diesem Sinne heißt, dass die Fläche im Bezug auf ihre Umgebung entwickelt wird und im Einklang mit der gesamten Stadtentwicklung in Rostock steht. Die Nachnutzung ist vor allem im Zusammenhang mit einer stärkeren Uferentwicklung an der Unterwarnow zu sehen, die von der kommunalen Stadtentwicklungspolitik in den nächsten Jahren beabsichtigt ist.

Weiteres Ziel ist es, die übergeordnete Entwicklung des Gebiets zu koordinieren. In diesem Zusammenhang soll ein Leitbild für das Planungsgebiet erstellt werden. Das Leitbild besteht aus Unterzielen, die verschiedenen Bereichen des Konzepts zugeordnet sind. Die Unterziele sind als Handlungsmaßnahmen verfasst. Sie beinhalten Überlegungen zur Nutzung sowie zur städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrlichen Gestaltung des Planungsgebiets. So wird das Leitbild konkretisiert und verräumlicht. Im Konzept sind zudem auch Hinweise zur Umsetzung enthalten. Die Thesis versteht sich als Ideengeber und möchte dazu beitragen, einen Anstoß oder Impuls für die Entwicklung des Deponiegeländes zu geben. Daher ist das Konzept als Planungsvorschlag bezeichnet, der eine Möglichkeit zur Umnutzung darstellt.

## 0.2 Aufbau

Die Arbeit gliedert sich in drei Themenbereiche: einen Grundlagenteil (Kapitel 1), einen analytischen Teil (Kapitel 2, 3 und 4) und die konzeptionelle Ausarbeitung (Kapitel 5).

Der Grundlagenteil befasst sich mit der theoretischen Annäherung an das Thema Deponie und Abfallwirtschaft. Dabei werden u.a. der technische Aufbau und die Funktionsweise von Deponien erläutert sowie die rechtlichen Grundlagen der Nachnutzung beschrieben.

Im analytischen Teil geht es um die Stadt Rostock und das Planungsgebiet. Die Analyse der Gesamtstadt zeigt die zentralen Strukturmerkmale und Entwicklungen in Rostock. Neben Geschichte, Bevölkerungsentwicklung, Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der Stadtentwicklungspolitik werden vor allem die Nutzungen in der Stadt erläutert. Bei den Nutzungen werden nur solche dargestellt, die im Sinne der Fragestellung eine mögliche Nachnutzung für die Deponie darstellen. Damit ist es dann möglich, die Stadt und die Umgebung der Deponie aus planerischer Sicht einzuschätzen und die Tendenzen der aktuellen und zukünftigen Stadtentwicklung zu erkennen.

Die Analyse des Deponiegeländes hingegen untersucht die Deponie detaillierter und umfassender als die Analyse der Gesamtstadt. Um von der generellen Sichtweise auf die Stadt zum Konkreten und Besonderen des Planungsgebiets vorzudringen, muss eine detaillierte Bestandsanalyse durchgeführt werden. In der Bestandsanalyse des Planungsgebiets werden u.a. der Betrachtungsbereich festgelegt, die historische und aktuelle Entwicklung sowie die Beschaffenheit des Gebiets beschrieben.

Schlussendlich folgt die konzeptionelle Ausarbeitung. Hier wird zunächst das Leitbild entwickelt, das sich auf Grundlage der Analyse ergibt. Das Konzept leitet sich dann aus dem Leitbild ab und wird neben textlichen Erläuterungen auch graphisch dargestellt. Die Inhalte des Konzepts sind jeweils in verschiedene Themenbereiche gegliedert. Danach folgen Überlegungen zur Umsetzung des Gebiets.

Die Thesen schließt mit einem Fazit und einer Reflexion ab (Kapitel 6). Dieses Kapitel geht noch einmal auf die Fragestellung ein und setzt sich rückblickend kritisch mit der Thesen auseinander. In Abb. 1 ist der Aufbau der Thesen graphisch dargestellt.

## 0.3 Methodik

In der Thesen kommen unterschiedliche Methoden aus den Bereichen Inhaltsanalyse, Beobachtung und Befragung zum Einsatz. Die Methoden dienen der Informationsbeschaffung. Im Analyseteil werden die Methoden angewendet. Der konzeptionelle Teil arbeitet dann mit den Erkenntnissen aus der Analyse.

Die Inhaltsanalyse beschäftigt sich mit der Auswertung von Texten, Dokumenten und Bildern. Ziel der Inhaltsanalyse ist es, Schlussfolgerungen über den Untersuchungsgegenstand zu formulieren. Dabei geht die Inhaltsanalyse systematisch und objektiv vor. Die Quellen werden ausgesucht, sortiert und auf die Fragestellung bezogen ausgewertet<sup>1</sup>. Die Quellen sind dabei nicht selbst Gegenstand der Untersuchung, sondern dienen als Informationsträger. Sie beschreiben bestimmte Sachverhalte. Erst durch die Gesamtheit der Quellen ergeben sich verallgemeinerbare Schlüsse<sup>2</sup>. Die Thesen verwendet im Bereich der Inhaltsanalyse die Literatur- und Internetrecherche, um Daten und Fakten zu sammeln und so eine Wissensgrundlage zu schaffen. Dabei werden Primär- und Sekundärliteratur sowie statistische Daten und Abbildungen ausgewertet. Auch historische Quellen und Kartenmaterial sind wichtige Ressourcen für die Thesen. Eine Auseinandersetzung mit diesen Quellen ist unerlässlich. Das Grundgerüst an Daten und Fakten dient später als Grundlage für die Analyse. Informationen aus anderen Methoden sollen dieses Grundgerüst weiter untermauern und stärken.

Neben der Inhaltsanalyse liefern Befragungen

<sup>1</sup> Vgl. Diekmann 2007: 576–586

<sup>2</sup> Vgl. Kromrey; Strübing 2009: 300–303

ergänzende Informationen. Die Befragung ist ein wichtiges Instrument der Datenerfassung. Es ist ein formalisiertes Verfahren und hat das Ziel, Antworten auf vorher formulierte Fragen zu erhalten. Neben schriftlicher Befragung ist das Interview eine gängige Methode in diesem Bereich. Dabei werden in der Regel eine oder mehrere Personen mündlich befragt. Auch hier gilt, dass die Äußerungen der befragten Personen Informationsträger sind. Es geht also nicht um die Person an sich, sondern um deren Aussagen<sup>3</sup>. In der Thesis kommen Befragungen in Form von leitfadengestützten Experteninterviews vor (siehe Liste der Gesprächspartner im Anhang). Dabei steht der Experte stellvertretend für ein ganzes Handlungsfeld bzw. für eine Gruppe von Experten<sup>4</sup>. Ziel der Expertengespräche ist es, detaillierte und fachliche Informationen zu erlangen. Die Thesis verwendet Expertengespräche, denn sie bieten Informationen aus erster Hand. Zum Teil sind die Experten selber in den Planungsprozess involviert und können daher als wichtige Akteure berichten. Zudem sind die Informationen aktuell und stellen den letzten Stand der Dinge dar. Die Informationen aus den Experteninterviews werden vor allem dazu genutzt, die gewonnen Erkenntnisse aus den anderen Methoden zu ergänzen. Für die Befragung der Experten hat der Verfasser einen Leitfaden entwickelt, der im Anhang beigelegt ist.

Abschließend vervollständigen Informationen aus Beobachtungen das gesammelte Wissen. Bei der Beobachtung geht es weniger um das systematische Auswerten von Quellen, sondern vielmehr um den Ablauf und die Bedeutung einzelner Handlungen oder Situationen<sup>5</sup>. Dabei ist dieser Bereich stark der Subjektivität des Beobachters unterworfen. Im Gegensatz zur Inhaltsanalyse gibt es hier nur eine Bezugsquelle. Der Beobachter sieht immer nur einen Ausschnitt des Ganzen. Allerdings eröffnen Beobachtungen die Möglichkeit, unvorhergesehene Ereignisse und Zustände zu erfassen. Dies gibt Raum für Gestaltungsfreiheit und Spontaneität<sup>6</sup>. Die Thesis wendet im

Bereich Beobachtung die Methode Ortsbegehung an. Der Betrachter soll durch mehrere Ortsbegehungen Eindrücke über die räumlichen Qualitäten gewinnen, die ihm sonst verschlossen blieben. Bei der Begehung werden die Informationen textlich und zeichnerisch protokolliert. Auch Photos vom aktuellen Entwicklungsstand werden zur Dokumentation eingesetzt<sup>7</sup>.

Die ausgewählten Methoden erlauben einen umfassenden Einblick in die Struktur und Beschaffenheit des Planungsgebiets. Es ist wichtig, neben inhaltlichen Daten und Fakten auch zusätzliche Informationen zu erlangen, die sich nicht durch die Literatur- und Internetrecherche ermitteln lassen. Mit den leitfadengestützten Experteninterviews und den Ortsbegehungen ist es möglich, sich über die reine Faktenlage hinaus ein Bild über das Planungsgebiet zu machen. Insbesondere im Hinblick auf die planerische Einschätzung des Gebiets muss der Verfasser einen Eindruck davon bekommen, welchen Charakter das Gebiet hat. Dadurch ist eine Grundlage für die Entwicklung des Leitbilds und das darauf aufbauende Konzept gegeben.

3 Vgl. Kromrey; Strübing 2009: 300–303

4 Vgl. Flick 2011: 214

5 Vgl. Kromrey; Strübing 2009: 325

6 Vgl. Diekmann 2007: 569–570

7 Vgl. Schwalmbach 2009: 34–36

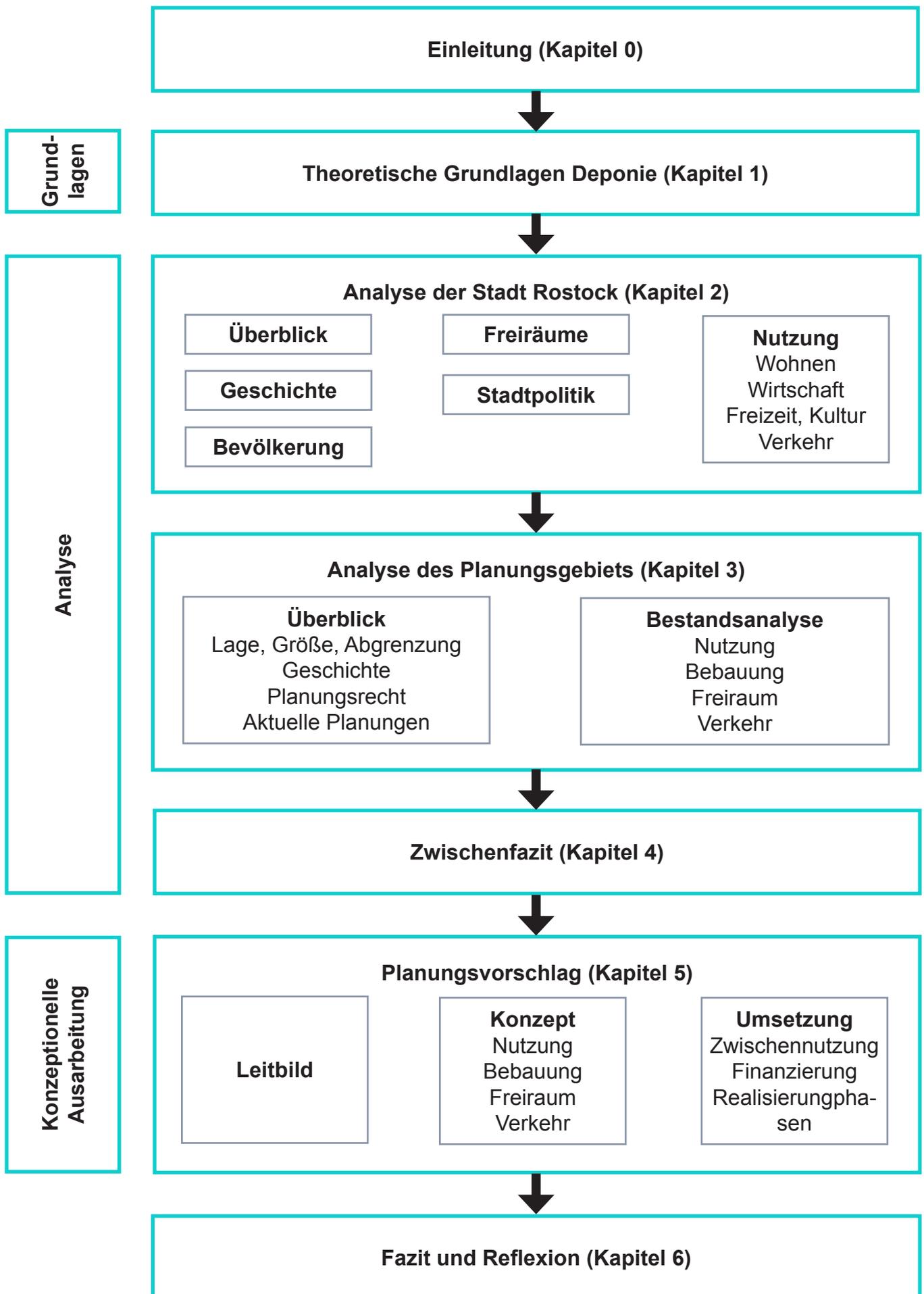


Abb. 1: Aufbau der Thesis

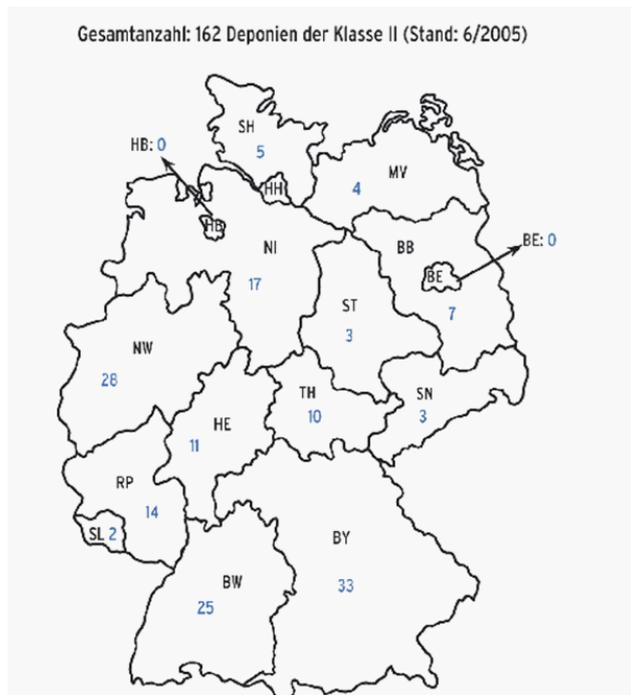


Abb. 2: Anzahl der Deponien je Bundesland

# 1 Theoretische Annäherung an das Thema Deponie

## 1.1 Entwicklungsgeschichte

Mülldeponien sind mit dem Aufkommen der Industrialisierung in den Städten entstanden. Der Zuwachs der städtischen Bevölkerung und die Erhöhung des Konsums führten dazu, dass immer mehr Müll<sup>8</sup> produziert wurde. Bald darauf wurde der Müll aus Hygienegründen auf Deponien außerhalb von Siedlungen gelagert. Mit dem aufkommenden Umweltbewusstsein in den 1970er-Jahren versuchten die Gemeinden und Städte, immer weniger Abfall auf Deponien zu lagern und stattdessen mehr auf Vermeidung und Verwertung zu setzen<sup>9</sup>. Die Zahl der Deponien ist seitdem stark gesunken. Im Jahr 1970 gab es in beiden deutschen Staaten noch über 85.000 aktiv betriebene Hausmülldeponien und Ablagerungsplätze. Für das Jahr 2005 hingegen bezifferte das Umweltbundesamt die Anzahl der Deponien

8 Abfall bezeichnet alle festen und schlammförmigen Rückstände menschlicher Produktion und Konsumtion (vgl. Ritter 2005: 1). Müll und Abfall werden in dieser Thesis synonym verwendet.

9 Vgl. Knüvener 2008: 98–100

	Anzahl der Hausmülldeponien ges.	Anzahl in den neuen Bundesländern
vor 1970	85.000	3.500
1990	8.273	7.893
1999	376	137
2005	162	27

Tab. 1: Anzahl der aktiven Deponien in Deutschland

auf 126 (siehe Abb. 2 und Tab. 1)<sup>10</sup>.

Der Rückgang der Deponien entspricht dem politischen Willen. Mit Gesetzen und Verordnungen versucht die Politik, die Deponierung von Abfällen soweit wie möglich zu reduzieren<sup>11</sup>. Wichtiges Instrument in diesem Zusammenhang ist das Verbot der Deponierung von unbehandelten Abfällen aus der Technischen Anleitung Siedlungsabfall (TASi) und der Abfallablagerungsverordnung. Die Regelung besagt, dass kein Hausmüll oder Restmüll aus Gewerbeabfällen ohne Vorbehandlung abgelagert werden darf. D.h., der Abfall muss zuerst in Müllheizkraftwerken verbrannt oder in mechanisch-biologischen Anlagen aufbereitet werden. Der Restabfall aus diesen Vorbehandlungen darf dann deponiert werden<sup>12</sup>. Die Regelung ist im Jahr 2005 erlassen worden. Die TASi und die Abfallablagerungsverordnung traten im Jahr 2009 außer Kraft. Folgegesetze, insbesondere die Deponieverordnung (DepV), haben aber die Regelung übernommen. Seit dem Deponierungsverbot hat die Zahl der Deponien noch einmal deutlich abgenommen<sup>13</sup>.

10 Vgl. Fröhlich 2006: 57–58 sowie Kranert; Cord-Landwehr 2010: 327

11 Vgl. Kranert; Cord-Landwehr 2010: 329

12 Vgl. BMU 2005

13 Vgl. Fröhlich 2006: 58



Abb. 3: Aufbau einer Deponie für Hausmüll

Bis 2020 sollte sogar ganz auf die Deponierung von Abfällen in Deutschland verzichtet werden. Dieses Ziel lässt sich aber nicht so schnell erreichen, weswegen es die Bundesregierung zwischenzeitlich wieder zurücknehmen musste<sup>14</sup>.

Die stillgelegten Deponien bilden heute ein großes Flächenpotenzial. Experten gehen davon aus, dass rund 2000 km<sup>2</sup> von Deponien und Ablagerungen belegt sind. Diese Fläche entspricht der Größe des Saarlands<sup>15</sup>. Da die gesetzlich vorgeschriebene Sicherung der Deponiefläche kostenintensiv ist, sind die Betreiber natürlich daran interessiert, die Deponieflächen neuen Nutzungen zuzuführen<sup>16</sup>. Dementsprechend groß ist das Interesse an Nachnutzungskonzepten für stillgelegte Deponien.

Im Bewusstsein der Menschen sind Deponien „Unorte“. Meist liegen sie außerhalb von Siedlungsstrukturen und sind nur Betriebsangehörigen zugänglich (siehe Abb. 3). Selten bewegt sich jemand freiwillig in diese „Tabuzonen“. Zäune und Buschwerk schirmen die Gelände ab und beschränken den Einblick. Deponie-

flächen sind somit oftmals isolierte Flächen und werden im Kontext der Siedlungsstrukturen nicht wahrgenommen<sup>17</sup>. Dass auf Deponien auch vielfältige Folgenutzungen realisiert werden können, ist eine Sichtweise, die sich allgemein noch nicht durchgesetzt hat. Vor einigen Jahrzehnten war es unvorstellbar, dass eine Deponie noch für andere Zwecke als die Abfalllagerungen dienen könnte. Dabei stellt nicht jede Deponie ein Risiko für Mensch und Umwelt dar, denn nicht jede Deponie beinhaltet auch Schadstoffe<sup>18</sup>. Langzeitplanungen sahen bisher nur die Wiedereingliederung von stillgelegten Deponien in die Landschaft vor, so dass die Altlast „unsichtbar“ sein sollte<sup>19</sup>. Mittlerweile versuchen Planer und Architekten, stillgelegte Deponien bewusst als künstliche Landschaftselemente zu gestalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen<sup>20</sup>.

## 1.2 Begriffsbestimmung

Das Wort Deponie wird im Zusammenhang mit der Abfallwirtschaft benutzt. Es ist vom lateinischen „deponere“ (lat. für ablegen) abgeleitet.

14 Vgl. Kranert; Cord-Landwehr 2010: 329  
15 Vgl. Fröhlich 2006: 58  
16 Vgl. Görmer 2009: 1

17 Vgl. Knüvener 2008: 98–100  
18 Vgl. Baier 2000  
19 Vgl. Fröhlich 2006: 58  
20 Vgl. Knüvener 2008: 98–100

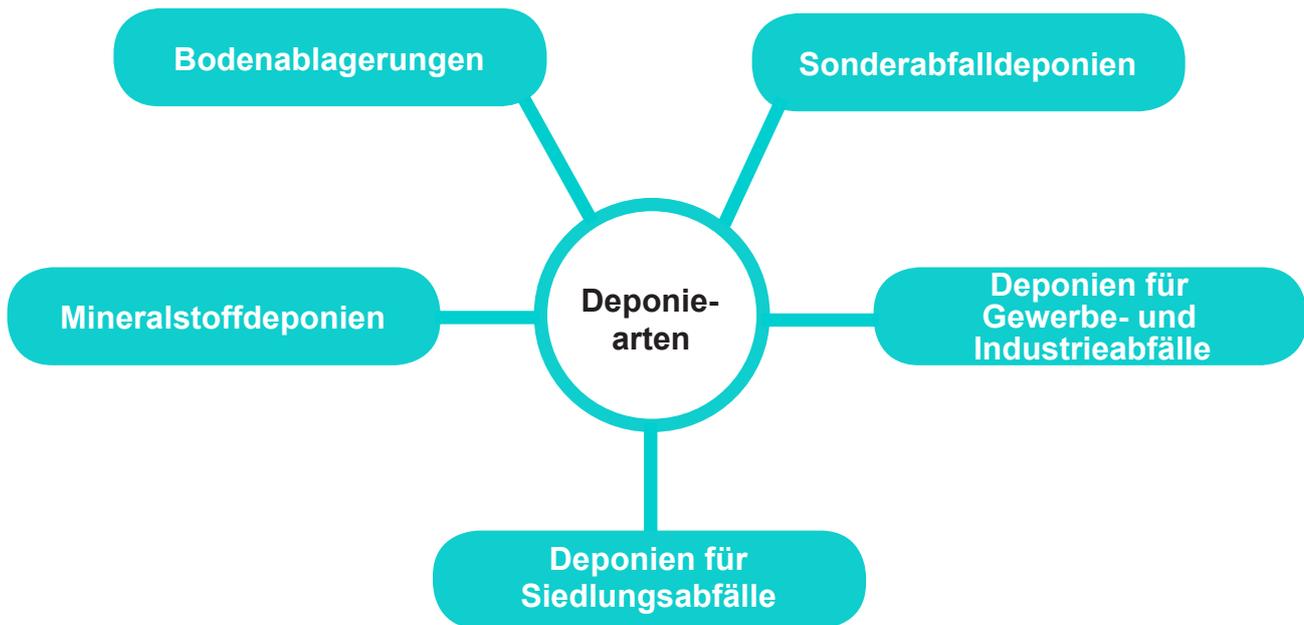


Abb. 4: Deponiearten

Erfunden wurde der Begriff Deponie von Technikern und Verwaltungsangestellten, die sich seit den 1960er-Jahren mit der Abfallwirtschaft befassen und nach Lösungen für das Abfallproblem der Industrie- und Konsumgesellschaft suchen<sup>21</sup>. Die Begriffe Deponie und Altablagerung (Altlast) sind im Abfall- und Umweltrecht definiert<sup>22</sup>. Als Deponie wird eine Abfallentsorgungsanlage bezeichnet, in der Abfälle zeitlich unbegrenzt oberirdisch abgelagert werden (§ 2 DepV). Die Ablagerung findet unter weitgehend kontrollierten Bedingungen statt<sup>23</sup>. Während Deponien noch im Betrieb befindliche Anlagen darstellen, sind Altablagerungen bereits endgültig stillgelegte Anlagen zur Abfallbeseitigung (§ 2 DepV). Es sind also Anlagen, auf denen in der Vergangenheit Abfälle behandelt, vorübergehend gelagert oder endgültig abgelagert worden sind<sup>24</sup>. Für die vorliegende These sollen die Begriffe aus dem Abfall- und Umweltrecht übernommen werden.

In der Literatur unterscheiden die Experten zwischen unterschiedlichen Deponiearten (siehe Abb. 4). Es gibt zunächst Bodenablagerungen, auf denen unbelasteter Bodenaushub

und Gesteine gelagert werden. Daneben gibt es sogenannte Mineralstoffdeponien, die Bauabfälle von Gebäuden beinhalten. Die meisten Deponien sind jedoch für Siedlungsabfälle vorgesehen. Auf solchen Deponien werden Hausmüll und hausmüllähnliche Gewerbeabfälle (z.B. Abfall aus Geschäften, Dienstleistungsbetrieben oder öffentlichen Einrichtungen) gelagert. Eine weitere Art sind Deponien für Gewerbe- und Industrieabfälle, auf denen nicht giftige Abfälle aus Produktionsprozessen lagern. Schließlich gibt es noch Sonderabfalldeponien für umweltgefährdende Abfälle und Substanzen sowie Untertagedeponien für Sonderabfälle (z.B. Atommülllager)<sup>25</sup>.

### 1.3 Technischer Aufbau

Die Beschäftigung mit Konzepten von Nachnutzungen für Deponien setzt ein technisches Grundverständnis voraus. Der folgende Abschnitt erklärt daher, wie eine Deponie aufgebaut ist und wie sie sich nach der Errichtung verhält. Deponien unterscheiden sich ganz erheblich voneinander. Sie können 1 ha oder 100 ha groß sein. Ihre Höhe kann 100 oder nur einen bis zwei Meter betragen. Der Abfall kann oberirdisch oder unter Tage gelagert

21 Vgl. Fröhlich 2006: 57

22 Vgl. Luckner 2010: 149

23 Vgl. VKU 2011

24 Vgl. Luckner 2010: 149–150

25 Vgl. Englert; Grauvogel; Maurer 2011: 1078

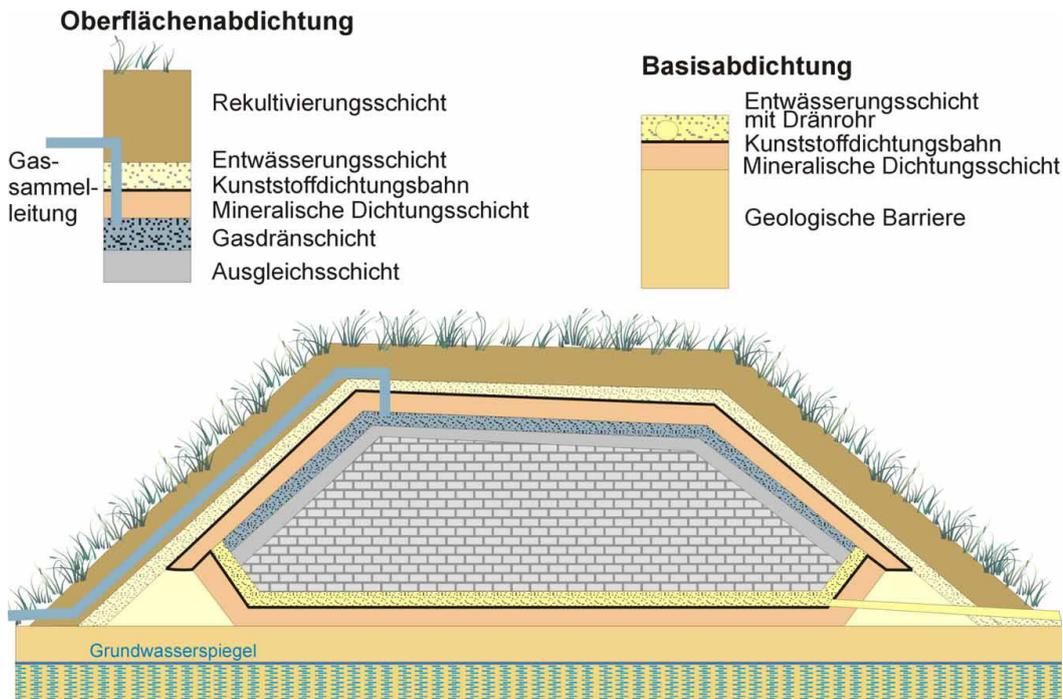


Abb. 5: Aufbau eines Deponiekörpers

werden. Ein einheitlicher Standard der Technik existiert nicht. Der folgende Aufbau einer Deponie ist exemplarisch und zeigt das weltweit und bundesweit am häufigsten anzutreffende Deponiekonzept der Verdichtungsdeponie<sup>26</sup>. Bei einer Verdichtungsdeponie wurde der Abfall schichtweise aufgeschüttet und dann verdichtet. Dazu sind spezielle Maschinen wie Planiertraupen notwendig, die den Abfall verdichten und einlagern (siehe Abb. 6).

Nach dem Ablagerungsbetrieb wird die Deponie gesichert. Dies erfolgt mit dem Multi-Barrieren-Prinzip, wie sie im § 3 DepV vorgeschrieben ist. Dabei verhindern mehrere Schutzmechanismen das Entweichen von Schadstoffen in die Umwelt und kapseln die Abfälle nahezu völlig ein. Wenn eine Barriere versagt, dann wirken die Schutzfunktionen der anderen Barrieren weiter. Die Barrieren sind also unabhängig voneinander wirksam<sup>27</sup>.

Die Abb. 5 zeigt den Aufbau eines oberirdisch gesicherten Deponiekörpers. Die Oberfläche der Deponie ist durch mehrere Schichten geschützt. Unter einer dicken Rekultivierungsschicht folgt eine Entwässerungsschicht, die Regenwasser ableitet. Niederschlag und

Oberflächenwasser sollen nicht in den Deponiekörper eindringen, da es sich mit Schadstoffen anreichern kann und in die Umwelt gelangt. Die Schichten unter der Entwässerungsschicht dienen dem Ableiten des sogenannten Deponiegases. Dabei wird das Gas an mehreren Sammelstellen zusammengefasst und durch eine Entgasungsanlage abgeleitet<sup>28</sup>. Das Deponiegas besteht zum großen Teil aus Methan, das sich durch permanente Zersetzungsprozesse im Deponiekörper bildet. Abgeleitet kann es zur Stromerzeugung oder für industrielle Produktionsprozesse genutzt werden. Methan ist allerdings auch ein sehr klimaschädliches Gas, auch deshalb wird es häufig abgeleitet<sup>29</sup>. Unter den Abfallbeständen befindet sich die Basisabdichtung. Sie verhindert das Eindringen von Schadstoffen in den Untergrund der Deponie. Direkt am Abfall liegt eine Entwässerungsschicht, die Sickerwasser aus dem Abfall ableitet. Darunter gibt es eine dicke geologische Barriere. Sie ist undurchlässig und schadstoffabsorbierend, so dass keine Schadstoffe in den Untergrund gelangen.

Die Barrieren reduzieren die Gefahren für die Umwelt deutlich. Durch Zersetzungsprozesse entstehen in den ersten Jahren nach der Si-

26 Vgl. Kranert; Cord-Landwehr 2010: 329–338

27 Vgl. Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen 2004

28 Vgl. Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen 2004

29 Ebenda



Abb. 6: Verdichtungsdeponie



Abb. 7: Entgasungsanlage

cherung der Deponie oft Setzungen von mehreren Metern Höhe, die sich aber im Laufe der Zeit stabilisieren<sup>30</sup>. Dennoch ist eine ständige Überwachung und Kontrolle notwendig, um ein mögliches Restrisiko auszuschließen<sup>31</sup>.

## 1.4 Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Vorschriften für Deponien sind im Abfall- und Umweltrecht geregelt. Es gibt viele Gesetze und Verordnungen, die den Umgang mit Deponien regeln. An dieser Stelle soll jedoch auf die rechtlichen Vorschriften für die Schließung, Nachsorge und Nachnutzung von stillgelegten Deponien eingegangen werden. Damit es bei einer Deponie zu einer Folgenutzung kommen kann, muss der Betreiber die Deponie zunächst schließen und Maßnahmen zur Nachsorge ergreifen. Die rechtlichen Anforderungen an die Deponiestilllegung und -nachsorge ergeben sich aus dem § 36 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG) und aus den §§ 12, 13 der DepV.

Mit Stilllegung meint der Gesetzgeber einen längeren Zeitraum, der mit der Absicht der Stilllegung beginnt, sich über die Einstellung

des Ablagerungsbetriebs und Maßnahmen zur Stilllegung zieht und schließlich mit dem Abschluss der Stilllegung endet<sup>32</sup>. Bei der Stilllegung muss der Betreiber gewährleisten, dass von der Deponie keine Gefahren mehr ausgehen. Dabei muss er negative Auswirkungen auf die Schutzgüter verhindern, die im § 10 KrW-/AbfG aufgelistet sind (§ 12 Abs. 3 Satz 1 DepV). Dazu zählen unter anderem die Gesundheit von Menschen, Tieren und Pflanzen sowie Gewässer und Böden. Neben diesen allgemeinen Schutzerfordernissen kommen in der Stilllegung vielfältige technische sowie anlagen- und betriebsbezogene Maßnahmen hinzu, die die Sicherung der Deponie im Einzelnen regeln. Zum Teil werden unterschiedliche Maßnahmen je nach Deponietyp, Deponieverhalten und technischen Rahmenbedingungen festgesetzt. Für eine Untertagedeponie für gefährliche Stoffe bestehen z.B. strengere Auflagen als für eine oberirdische Hausmülldeponie. Zu den technischen Anforderungen für eine Hausmülldeponie gehören unter anderem das Aufbringen einer Rekultivierungsschicht und die Einrichtung eines Oberflächenabdichtungssystems und einer Sickerwassererfassung und -entsorgung (§ 12 Abs. 3 Satz 2 und Satz 3 DepV).

30 Vgl. Kranert; Cord-Landwehr 2010: 333, 346

31 Vgl. Stegmann 2006: 25–26, 65

32 Vgl. Fröhlich 2011: 559

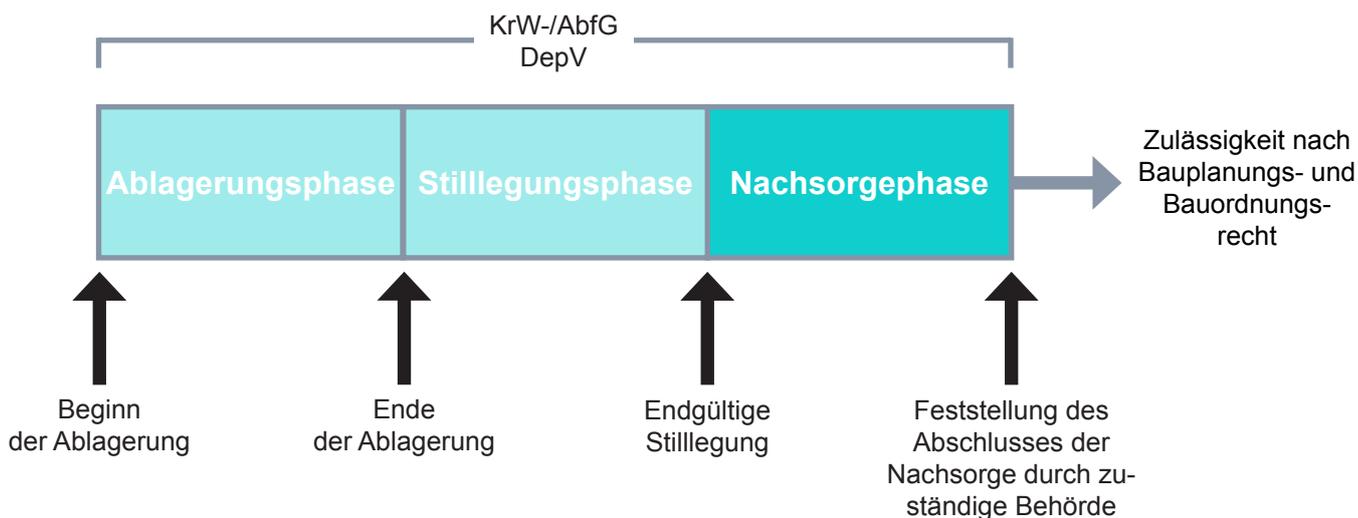


Abb. 8: Zeitlicher Ablauf von Betrieb, Stilllegung und Nachsorge einer Deponie

Sind die erforderlichen Maßnahmen durchgeführt, endet die Stilllegung und die Nachsorgephase beginnt. In der Nachsorge muss der Betreiber alle Maßnahmen durchführen, die „zur Abwehr von Gefahren und zur Verhinderung von Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit erforderlich sind“ (§ 13 Abs. 1 Satz 1 DepV). Die Nachsorge dient überwiegend dazu, die Deponie zu überwachen. Die Überwachung erfolgt beispielsweise auf Grundlage von sogenannten „Auslöseschwellen“. Bei diesen Schwellen werden auf dem Deponiegelände die Schadstoffwerte im Grundwasser gemessen. Bei Überschreitung eines gesetzlich festgelegten Grenzwertes müssen dann entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers getroffen werden (§ 12 Abs. 4 DepV). Die Nachsorge ist eine zeitlich begrenzte Aufgabe. Zum Zeitraum der Nachsorge gibt es keine konkreten gesetzlichen Vorgaben, allerdings gibt es im § 19 Abs. 3 DepV eine zeitliche Vorstellung des Gesetzgebers. Danach ist als Sicherheitsleistung ein Nachsorgezeitraum von mindestens 30 Jahren vorgesehen. Der tatsächliche Zeitraum für die Nachsorge wird schlussendlich auf Grundlage des übergeordneten Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ermittelt. D.h., die zuständige Behörde entscheidet selbst über die Dauer des Nachsorgezeitraums. Dabei müssen die Nachsorgeaufga-

ben, die der Betreiber zu erfüllen hat, in einem überschaubaren Zeitraum abgeschlossen werden können. Wenn keine Überwachungsmaßnahmen mehr notwendig und zukünftig keine Beeinträchtigungen für das Wohl der Allgemeinheit zu erwarten sind, kann die zuständige Behörde nach § 13 Abs. 4 DepV den Abschluss der Nachsorge feststellen. Im § 13 Abs. 5 DepV sind dafür verschiedene Prüfkriterien aufgelistet, die für eine Entlassung zu erfüllen sind. Dabei handelt es sich um allgemein formulierte und technikbezogene Vorgaben mit qualitativen Kriterien. Biologische Abbauprozesse müssen z.B. weitgehend abgeklungen sein (§ 13 Abs. 5 Nr. 1 DepV) oder die Oberflächenabdichtung muss sich in einem funktionstüchtigen und stabilen Zustand befinden (§ 13 Abs. 5 Nr. 4 DepV). Mit dem Erfüllen aller Prüfkriterien kann die Deponie dann aus der Nachsorge entlassen werden<sup>33</sup>.

Ein Bauvorhaben, das während der Nachsorgephase realisiert werden soll und nicht direkt mit dem Deponiezweck verbunden ist, kann nur genehmigt werden, wenn die zuständige Behörde zugestimmt hat. Es gelten zusätzlich die entsprechenden Zulassungsvorschriften

<sup>33</sup> Vgl. Kranert; Cord-Landwehr 2010: 386–387 sowie Stegmann 2006: 27, 65–74

Möglichkeiten der Nachnutzung				
natürlich	wirtschaftlich	sozial	industriell	energetisch
Sukzessionsfläche	Landwirtschaft	Wohnfläche	Gewerbefläche	Photovoltaik
	Forst	Grünfläche	Industriefläche	Windkraft
	Lagerplatz	Erholungsanlage		Deponiegas
		Freizeitfläche		Biomasse
		Sportanlage		
		Energiepark		

Abb. 9: Möglichkeiten der Nachnutzung

des Deponierechts<sup>34</sup>. Nach der Nachsorge beurteilt sich die Zulässigkeit von Bauvorhaben nach dem Bauplanungs- und Bauordnungsrecht. Demnach würden insbesondere die §§ 29 bis 37 Baugesetzbuch (BauGB) angewendet werden. Wenn die städtebauliche Entwicklung es erforderlich macht, ist sogar die Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig. Durch den Fachplanungsvorbehalt laut § 38 BauGB durfte auf Deponieflächen kein Bebauungsplan (B-Plan) erlassen werden. Eine graphische Übersicht über Stilllegung, Nachsorge und Nachnutzung gibt die Abb. 8.

## 1.5 Möglichkeiten der Nachnutzung

Unter Nachnutzung ist die Nutzung zu verstehen, die nach der Einstellung des Ablagerungsbetriebs folgt<sup>35</sup>. Es gibt viele Möglichkeiten, eine stillgelegte Deponie nachzunutzen. Zum einen können die Flächen in natürlicher Form als Sukzessionsflächen genutzt werden. Hierbei werden die Flächen lediglich renaturiert. Die Gestaltung ist damit der Natur überlassen. Zum anderen ist es möglich, die Deponieflächen wirtschaftlich zu nutzen. Beispielsweise können die Flächen für die Forst- und Land-

wirtschaft oder als Lager- und Umschlagsplätze dienen. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, ehemalige Deponien als Grünflächen, Sportanlagen oder als Baufläche für Wohngebiete zu nutzen. Neben den genannten Nutzungsmöglichkeiten ist auch eine industrielle Nutzung vorstellbar. Auf den Flächen können sich dann z.B. Industrie- und Gewerbebetriebe ansiedeln, vorzugsweise auch Betriebe aus der Müllverwertung, die den abgelagerten Müll als Rohstoffquelle nutzen können. Schließlich gibt es noch die energetische Nutzung. Austretendes Deponiegas aus den Vergärungsprozessen des Mülls kann – wenn es in großen Mengen anfällt – zur Gewinnung von Strom und Wärme verwendet werden. Auch bei großen Mengen biologischen Abfalls ist die Nutzung der Biomasse für die Erzeugung von Strom und Wärme eine mögliche Option. Eine solche Nachnutzung hat den Vorteil, dass der gelagerte Abfall reduziert und der Einsatz fossiler Brennstoffträger verringert wird. Auch regenerative Energie wie Windkraft oder Photovoltaik sind denkbar. Wegen der meist erhöhten Lage im Gelände sind Deponien ideale Standorte für derartige Anlagen<sup>36</sup>. Eine Übersicht der Nachnutzungsmöglichkeiten zeigt die Abb. 9.

In Deutschland ist die energetische Nachnut-

34 Vgl. Fröhlich 2011: 559–560

35 Vgl. Fröhlich 2006: 58

36 Vgl. Görmer 2009: 1–3



Abb. 10: Aktuelle Situation

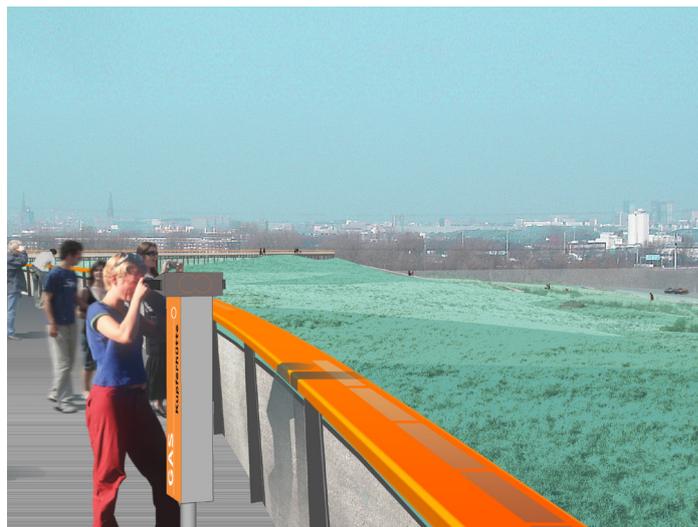


Abb. 11: Promenade auf dem „Energieberg“

zung in Verbindung mit Windkraft- oder Photovoltaikanlagen weit verbreitet. So auch bei der Deponie Dierkow. Die Deponie ist nach Schließung mit einer Erdschicht bedeckt worden und erhielt später eine Photovoltaikanlage. Bei Deponiestandorten in Ballungsgebieten sind aber auch andere Nutzungsformen vorteilhaft. Aktuelle Entwicklungen zeigen multiple Nutzungen als „Deponiepark“ auf. Die Themen Abfall, Energie, Freizeit und Kultur werden in Energieparks, Umweltzentren oder pädagogischen Einrichtungen kombiniert. Die Nachnutzung ist unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit erwünscht und sinnvoll<sup>37</sup>.

Neben den genannten Möglichkeiten der Nachnutzung ist der Rückbau der Deponie auch eine Alternative. Dabei werden die Abfälle komplett aus der Deponie aufgenommen und vom Ort der Ablagerung entfernt. Somit verringern sich die Gefahren, die von der Deponie ausgehen. Der Abfall aus der Ablagerung wird oft in Müllheizkraftwerken verbrannt oder in biologisch-mechanischen Anlagen verwertet. Diese Praktik bezeichnen Fachkreise auch als „Urban Mining“ oder „Landfill Mining“. Dieses Konzept hat den Vorteil, dass der Abfall Rohstoffquelle und Energieträger ist. Bei der Strom- und Wärmeerzeugung werden Ressourcen eingespart

und Emissionen vermieden. Aus dem Deponiegelände wird eine bebaubare Fläche zurückgewonnen, die aber in vielen Fällen einer weiteren Bodensanierung bedarf<sup>38</sup>.

## 1.6 Referenzbeispiele

### *Deponie Georgswerder*

Die ehemalige Deponie in Hamburg-Georgswerder hat aus planerischer Sicht ein interessantes Nachnutzungskonzept. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden auf der Deponie zunächst nur Hausmüll und Trümmerreste gelagert, später kamen giftige Abfälle aus den umliegenden Industriebetrieben hinzu. Im Jahr 1979 stellte die Stadt schließlich den Deponiebetrieb ein<sup>39</sup>. Die Deponie wurde gesichert und rekultiviert. Allerdings trat 1983 am Fuß des Müllbergs hochgiftiges Seveso-Dioxin aus und gelangte ins Grundwasser<sup>40</sup>. Der Fall wurde damals zu einem der größten Umweltskandale in der Geschichte Hamburgs. Mit einem aufwendigen Verfahren konnte die Stadt die Deponie dauerhaft absichern<sup>41</sup>. Heute ist die Deponie Teil der Internationalen Bauausstellung

38 Vgl. Nelles 2010: 89-94 sowie Wilhelm 2011: 5

39 Vgl. IBA Hamburg 2011a

40 Vgl. Bahnsen 2008 sowie Schnittger 2001

41 Vgl. IBA Hamburg 2011c

37 Vgl. Bogon 2010: 1–2



Abb. 12: Eingang zur Deponie Dierichshäger Moor



Abb. 13: Bebauungsplan für die Deponie

(IBA) 2013 in Hamburg. Unter dem Thema „Energieberg“ ist die Deponie unter anderem ein wichtiger Energielieferant. Bereits 1992 sind mehrere Windkraftanlagen errichtet worden, die jetzt durch größere Anlagen ersetzt werden (Repowering) (siehe Abb. 10). Zudem installierte ein Energieunternehmen eine Photovoltaikanlage. Ein benachbarter Kupferproduzent nutzt über eine Entgasungsanlage das austretende Deponiegas aus dem künstlichen Berg<sup>42</sup>. Die Deponie soll jedoch nicht nur Energielieferant, sondern auch ein erlebbares technisches Bauwerk sein. Daher wird die IBA ein Teilstück der Deponie für die Öffentlichkeit freigeben. Geplant ist, eine Art Promenade um den Hügel zu errichten, der eine Rundumaussicht auf die Stadt ermöglicht (siehe Abb. 11). Ein Besucherzentrum und diverse Ausstellungen informieren die Besucher über die Geschichte der Deponie, den Umgang mit Altlasten und erneuerbare Energien. Die IBA versucht damit zum einen, die Deponie in ein Ausflugsziel zu verwandeln. Zum anderen soll mit der Promenade eine Art „landmark“ geschaffen werden<sup>43</sup>. Unter anderem soll die Promenade nachts beleuchtet werden, damit die Deponie auch aus der Ferne sichtbar ist. Das Projekt zeigt, wie mit stillgelegten Deponien umgegangen

werden kann. Deponien müssen nicht ausschließlich als Fläche für die Stromerzeugung verwendet werden, sondern können auch als Freiraum mit hohem Aufenthaltswert genutzt werden. Insbesondere in Ballungsgebieten ist solch eine Integration von negativ besetzten Orten in das Stadtbild geboten.

#### *Deponie Dierichshäger Moor*

Im Randbereich von Warnemünde befindet sich die ehemalige Mülldeponie Dierichshäger Moor (siehe Abb. 12 und 13). Neben der Deponie Dierkow und Parkentin ist sie eine der drei Deponien, die für die Abfallentsorgung der Stadt Rostock errichtet wurden<sup>44</sup>. Im Jahr 1976 schloss die Stadt die Deponie in Warnemünde, da der Müll zentral in der Deponie Parkentin außerhalb von Rostock gelagert wurde. Bis zur Schließung wurde überwiegend Hausmüll abgelagert, teilweise aber auch Giftmüll. Seit dem Jahr 2000 wird die Deponie gesichert und rekultiviert. Dabei wurde der Deponiekörper abgedichtet, um das darunter befindliche Grundwasser vor schädlichen Einwirkungen zu schützen. Austretendes Deponiegas wird durch eine Entgasungsanlage erfasst und abgeleitet<sup>45</sup>. Auch eine wirtschaftliche Nach-

42 Vgl. IBA Hamburg 2010

43 Vgl. IBA Hamburg 2011a

44 Vgl. Hansestadt Rostock 2009a

45 Vgl. Chamier; Gallasch 2005 sowie Hansestadt Rostock 2005b



Abb. 14: Fresh Kills Nachnutzungskonzept

nutzung ist vorgesehen. Dabei soll ein Wohnmobilplatz auf einem Teil der Deponiefläche errichtet werden<sup>46</sup>. Damit verfolgt die Stadt das Ziel, den Tourismusschwerpunkt in Warmemünde auszubauen und die Fläche wieder in den Stadtteil zu integrieren. Das Konzept zeigt, dass ehemalige Deponien durchaus im Einklang mit der Umgebung nachgenutzt werden können. Für die Entwickler ist es wichtig zu ermitteln, was in der Umgebung an Nutzung gebraucht wird, bzw. zu bedenken, welche Nachnutzung eine gewünschte Entwicklung fördern könnte.

#### *Deponie Fresh Kills*

Fresh Kills ist eine Deponie in New York City. Bedingt durch die Schließung anderer Deponien war sie ab dem Jahr 1991 die einzige Mülldeponie der Stadt. Täglich wurden mehr als 13.000 Tonnen Müll abgeladen. Fresh Kills wuchs dadurch zur größten Deponie der Welt an. Es ist bis heute eines der größten künstlich geschaffenen Objekte der Erde<sup>47</sup>. Die Stadtverwaltung schloss im Jahr 2001 schließlich die Deponie. Im Jahr 2003 wurde dann ein Design-Wettbewerb zur Gestaltung eines weitläufigen Landschaftsparks ausgeschrieben. Der Sieger schlug vor, fünf verschiedene Parks zu errich-

ten, die verschiedene Sportanlagen wie Golfplätze, Fußballplätze oder Mountainbike-Parkours beinhalten (siehe Abb. 14). Das Konzept befindet sich noch in der Umnutzungsphase, allerdings sind schon erste Abschnitte fertiggestellt und begehbar<sup>48</sup>. Das Konzept zeigt, dass sich Deponien unabhängig von der Größe zu wichtigen Bestandteilen der Stadt mit vielfältigen Nutzungen entwickeln können.

46 Vgl. Hansestadt Rostock 2011f: 55

47 Vgl. Begisheva 2001

48 Vgl. City of New York Parks & Recreations 2011



Abb. 15: Lage Rostocks in Mecklenburg-Vorpommern



Abb. 16: Ortsteile in Rostock

## 2 Die Stadt Rostock: Strukturmerkmale und Entwicklung

### 2.1 Überblick

Die Hansestadt Rostock liegt in Mecklenburg-Vorpommern und ist mit über 200.000 Einwohnern die größte Stadt des Landes. Rostock ist eine kreisfreie Stadt und zugleich eines der vier Oberzentren des Landes (siehe Abb. 15)<sup>49</sup>. Das regionale Einzugsgebiet der Stadt umfasst einen Umkreis von 50 km, in dem rund 500.000 Einwohner leben. Rostock ist ein überregional bedeutsamer Wirtschaftsstandort und ein wissenschaftliches, kulturelles und urbanes Zentrum<sup>50</sup>.

Die Stadt ist geprägt durch die Lage an der Warnow und den Zugang zur Ostsee. Die Innenstadt liegt ca. 15 km südlich der Flussmündung. Der größte Teil der Stadt befindet sich westlich der Warnow zwischen Stadtzentrum und Flussmündung. Um den Stadtkern herum liegen mehrere gründerzeitliche Wohnquartiere. Weiter außerhalb befinden sich die Stadtteile Lütten-Klein, Evershagen, Lichtenhagen

und Groß-Klein. In den Nachkriegsjahren hat die Stadt hier mehrere Großwohnsiedlungen in industrieller Bauweise errichtet<sup>51</sup>. Nördlich dieser Siedlungen an der Flussmündung liegt das Seebad Warnemünde, das zwar administrativ gesehen Teil der Stadt Rostock ist, aber auch ein eigenes Ortszentrum bildet. Der Stadtteil ist für einen breiten Strand und einen Kreuzfahrthafen bekannt. Zudem gibt es mehrere Schiffswerften in Warnemünde. Südöstlich von Warnemünde liegt der „Breitling“, eine Flussverbreiterung und schiffbarer Binnensee, an dessen südlichem Ufer der Überseehafen Rostock liegt. Der Überseehafen ist eine der größten Hafenanlagen an der deutschen Ostseeküste. Der Bereich östlich der Warnow ist ländlich geprägt. Hier dominieren Felder, Wiesen und Wälder die Landschaft<sup>52</sup>. Weiter südlich davon befinden sich die Wohngebiete der Stadtteile Toitenwinkel und Dierkow. Die Siedlungen sind in den 1980er-Jahren errichtet worden und rückten damals das Stadtzentrum wieder stärker in eine Mittellage<sup>53</sup>. Als Betrachtungsbereich für die folgenden Analysen werden die administrativen Grenzen der Hansestadt Rostock festgelegt, welche in Abb. 16 dargestellt sind.

49 Vgl. Timm 2010

50 Vgl. Arnold 2007: 159

51 Vgl. Hahn 2006: 47

52 Vgl. Berking; Schwenk 2011: 123–124

53 Vgl. RGS 2008: 23

## 2.2 Geschichte der Stadt

Bei der Beschreibung der Geschichte besteht die Gefahr, sich im Bemühen um Vollständigkeit in mehr oder weniger interessanten Details zu verlieren. Daher soll an dieser Stelle nur ein kurzer Abriss der Geschichte Rostocks nach dem Zweiten Weltkrieg dargestellt werden. Dabei sind vor allem die historischen Aspekte interessant, die im Zusammenhang mit der Deponie Dierkow stehen.

### *Rostock im Sozialismus*

Im Zweiten Weltkrieg zerstörten Bombenangriffe weite Teile der Stadt. Die Zerstörungen schufen eine entscheidende Grundlage für die Umgestaltung der Stadt. Mit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) 1949 wurden die Verwaltungsstrukturen zentralisiert. Alle wichtigen politischen Entscheidungen für Rostock lagen somit beim Zentralkomitee in Berlin. Rostock und Umgebung war schon vor dem Krieg einer der ärmeren und ressourcenschwächeren Teile des damaligen Deutschen Reichs. Die DDR versuchte, diesem Mangel mit einer umfassenden Industrialisierung zu begegnen. Der neugegründete Staat verabschiedete mehrere Fünfjahrespläne, die den schrittweisen Ausbau Rostocks als Werft-, Fischerei- und Seehandelsstandort vorsahen<sup>54</sup>. In diesem Zusammenhang wurde in den 1960er-Jahren ein großer Überseehafen am südlichen Ufer des „Breitlings“ errichtet, der nach der Fertigstellung bereits drei Viertel des Seehandelsvolumen der DDR bewältigte<sup>55</sup>.

Durch die Errichtung eines neuen Überseehafens außerhalb der städtischen Strukturen nahm die Bedeutung der Hafenwirtschaft im Stadthafen und an der Unterwarnow immer mehr ab. Bis auf wenige kleinere Umschlagsmengen und Militärtransporte blieb der Stadthafen bis zur Wiedervereinigung weitestgehend funktionslos<sup>56</sup>. Zudem war er militärisches Sperrgebiet und umzäunt, was eine Umnutzung und Einbeziehung in den städtischen Kontext jahrelang verhinderte (siehe Abb. 17

und 18)<sup>57</sup>. Eine erlebbare und offene Hafenstadt war Rostock dadurch lange Zeit nicht.

Der Ausbau der Hafenwirtschaft veränderte auch die Stadtstruktur. Die Hafenbetriebe, Werften und Reedereien brauchten Arbeitskräfte, die wiederum Wohnraum benötigten. So entstanden schon ab Mitte der 1950er-Jahre zahlreiche Großwohnsiedlungen in Plattenbauweise. Die Siedlungen wurden erst an die Innenstadt angrenzend und westlich der Warnow auf der grünen Wiese gebaut (siehe Abb. 19 und 20). Später kamen Siedlungen auch in Dierkow und Toitenwinkel am Ostufer der Warnow hinzu<sup>58</sup>. Im Laufe der Zeit wurde die Großwohnsiedlung zur vorherrschenden Wohnform in Rostock. In den 1970er-Jahren wohnten rund 70 Prozent der Bevölkerung in einer solchen Siedlung<sup>59</sup>.

Die wachsende Bedeutung Rostocks als maritimes Wirtschaftszentrum führte dazu, dass immer mehr Arbeiter in die Stadt strömten<sup>60</sup>. Ende der 1980er-Jahre wohnten bereits über 250.000 Einwohner in der Stadt (siehe Abb. 21)<sup>61</sup>. Die Entwicklung von Infrastruktur und Einkaufsmöglichkeiten konnte allerdings mit dem Wohnungsbau nicht mithalten, so dass vielerorts monofunktionale Wohngebiete entstanden<sup>62</sup>. Unzureichende Investitionen führten in Rostock wie in der gesamten DDR zu einer Stagnation der Wirtschaft und zu Versorgungslücken. Fehlende politische Freiheiten und Einflussmöglichkeiten ließen die Unzufriedenheit der Bürger wachsen und führten schließlich 1989 zum Umbruch und Ende der DDR<sup>63</sup>.

### *Nach der Wiedervereinigung*

Mit der Wiedervereinigung im Oktober 1990 veränderten sich die wirtschaftlichen, sozialen und räumlichen Prozesse in Rostock radikal<sup>64</sup>. Rostock verlor nach der Wende seine Rolle

54 Vgl. Arnold 2007: 159–161

55 Vgl. Fellner 1993: 24

56 Vgl. Arnold 2007: 159–161 sowie Kramer 1995: 41

57 Vgl. RGS 2008: 22

58 Vgl. Berking; Schwenk 2011: 124–125 sowie Hohn; Hohn 1993: 137

59 Vgl. Obenaus; Zuber-Seifert 1996: 501

60 Vgl. Fellner 1993: 27–28

61 Vgl. RGS 2008: 21

62 Vgl. Fellner 1993: 35–36

63 Vgl. Hansestadt Rostock 2006

64 Vgl. Hoppe; Nagel 2008: 70



Abb. 17 (links oben): Überseehafen 1983



Abb. 19 (rechts oben): Schmarl 1981



Abb. 18 (links unten): Stadthafen 1972



Abb. 20 (rechts unten): Lütten Klein 1971

als Zentrum für die maritime Wirtschaft. Die Stadt musste den verpassten Strukturwandel des maritimen Sektors in kürzester Zeit vollziehen. Im Westen hingegen hatten altindustrialisierte Räume mit einseitiger wirtschaftlicher Ausrichtung, wie z.B. das Ruhrgebiet, schon seit Jahrzehnten einen Anpassungsprozess durchlaufen<sup>65</sup>. Die früheren Handelspartner der DDR wollten ihre Im- und Exporte nicht mehr über die ostdeutschen Häfen abwickeln. Rostock war somit gegenüber anderen Häfen nicht mehr konkurrenzfähig<sup>66</sup>. Aufgrund fehlender wirtschaftlicher Strukturen konnten auch in anderen Bereichen nicht genügend neue Arbeitsplätze entstehen. In den Jahren nach der Wende kam es so zu hoher Arbeitslosigkeit und einem Bevölkerungsrückgang<sup>67</sup>.

Durch massive Investitionen in die Infrastruktur des Seehafens in den letzten Jahren ist es Rostock wieder gelungen, zu einem Standort der Hafenwirtschaft zu werden. Der Hafen hat sich zu einem bedeutenden Passagierfähr- und Kreuzfahrthafen im Ostseeraum entwickelt. Auch die verkehrsgünstige Lage zu Skandinavien hat zur positiven Entwicklung der mariti-

men Wirtschaft in Rostock beigetragen<sup>68</sup>.

In vielen Teilen der Stadt gab es Veränderungen. Die Stadtverwaltung stellte den historischen Stadtkern unter Denkmalschutz und führte eine umfassende Sanierung durch. In den Großwohnsiedlungen kam es im Rahmen des „Stadtumbaus-Ost“ zu Verbesserungen im Wohnumfeld und zu Wohnungsanierungen. Der lange vernachlässigte Stadthafen konnte durch den Abzug der sowjetischen Armee 1991 geöffnet werden. Nachdem das Gebiet einige Jahre brach lag, beschloss die Stadt, den Stadthafen hauptsächlich für touristische und kulturelle Zwecke zu nutzen. So entwickelte sich der Stadthafen zu einer „Bummelmeile“ mit Restaurants, Theatern und Geschäften. Dies wertete auch die gesamte Unterwarnow wieder auf<sup>69</sup>.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich Rostock nach vielen wirtschaftlichen Rückschlägen in den Jahren nach der Wende von einem Industrie- und Verwaltungszentrum im Norden der DDR zu einem regionalen Zentrum mit einer maritim geprägten Wirtschaft entwickelt hat.

65 Vgl. Fellner 1993: 43

66 Vgl. Hahn 2006: 45

67 Vgl. Berking; Schwenk 2011: 217

68 Vgl. Hahn 2006: 44–47

69 Vgl. Prignitz 2010: 229

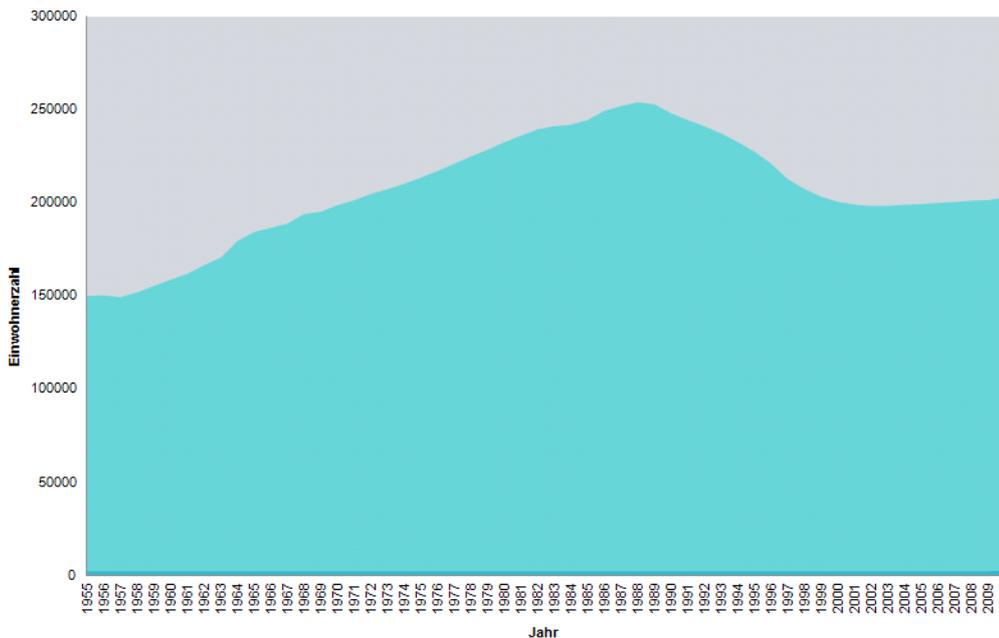


Abb. 21: Bevölkerungsentwicklung (Einwohnerzahl/Jahr)

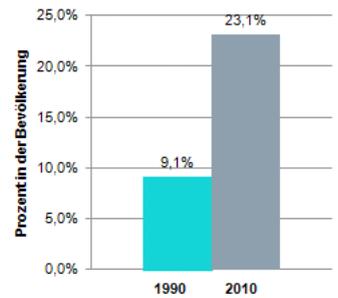


Abb. 22: Bevölkerungsanteil der Über-65-Jährigen

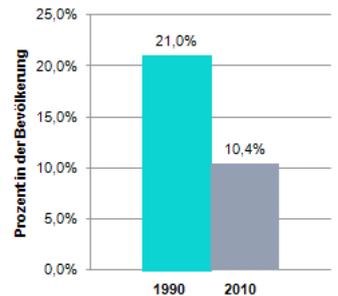


Abb. 23: Bevölkerungsanteil der Unter-15-Jährigen

### 2.3 Bevölkerungsentwicklung und -struktur

Die Bevölkerung Rostocks stieg nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1988 kontinuierlich an. Nach der Wiedervereinigung 1990 verringerte sich die Bevölkerung und die Stadt verlor binnen weniger Jahre rund 50.000 Einwohner. Seit 2002 steigt die Zahl der Einwohner wieder leicht an (siehe Abb. 21)<sup>70</sup>. Nach einer aktuellen Zählung im Juni 2011 hat die Stadt 202.631 Einwohner<sup>71</sup>.

Grund für die leichten Zuwächse ist der positive Saldo bei den Zu- und Fortzügen, d.h., es ziehen mehr Menschen in die Stadt als fort. Dabei handelt es sich vor allem um junge Menschen von 15 bis unter 25 Jahren, die vor allem zum Studieren in die Hansestadt kommen<sup>72</sup>. Auch innerhalb der Stadtgrenzen gibt es Wanderungsbewegungen. In den vergangenen Jahren sind viele Bewohner aus den Großwohnsiedlungen in die innerstädtischen Quartiere gezogen<sup>73</sup>.

Die Stadt geht langfristig von weiterem Wachs-

tum aus<sup>74</sup>. Dagegen sagen die Prognose der Bertelsmann-Stiftung Wegweiser Kommune als auch die des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern einen Rückgang der Bevölkerung auf längere Sicht voraus<sup>75</sup>.

Der Altersdurchschnitt ist seit der Wiedervereinigung gestiegen. Im Jahr 1990 waren nur 9,1 Prozent der Bevölkerung älter als 65 Jahre. Im Jahr 2010 ist dieser Anteil bereits auf 23,1 Prozent angestiegen (siehe Abb. 22). Die Entwicklung bei den Unter-15-Jährigen verläuft hingegen umgekehrt. Hier ist der Anteil an der Gesamtbevölkerung stark gesunken. 1990 waren noch 21,0 Prozent jünger als 15 Jahre. Im Jahr 2010 waren es nur noch 10,4 Prozent (siehe Abb. 23). Das Durchschnittsalter der Rostocker liegt heute bei 44,0 Jahren. Die Stadtteile Dierkow und Toitenwinkel, also die umgebenden Bereiche um das Planungsgebiet (siehe Kap. 3.1.1 Lage, Größe und Abgrenzung, S. 35), haben statistisch gesehen die jüngste Bevölkerung in Rostock<sup>76</sup>.

70 Vgl. RGS 2008: 65

71 Vgl. Hansestadt Rostock 2011b

72 Vgl. Hansestadt Rostock 2008

73 Ebenda

74 Vgl. Rostock Heute 2010b

75 Vgl. Bertelsmann Stiftung Wegweiser Kommune 2011

76 Vgl. Hansestadt Rostock 2011c: 1



Abb. 24: Abstandsgrünfläche



Abb. 25: Satellitenbild von Rostock

## 2.4 Siedlungsstruktur und Freiräume

Im Stadtgebiet gibt es unterschiedlich stark ausgeprägte Siedlungs- und Freiraumstrukturen. Es existieren zum Teil dicht bebaute Bereiche, aber auch größere Freiflächen. Aufgrund historischer Entwicklungen (siehe Kap. 2.2 Geschichte der Stadt, S. 16) erstreckt sich die Stadt wie eine Kette entlang der Warnow. Die Stadtteile Evershagen, Lichtenhagen und Lütten-Klein bestehen aus Großwohnsiedlungen und zeigen den typischen sozialistischen Städtebau. Dazu zählen vor allem massive Wohnblocks und größere Abstandsgrünflächen zwischen den Gebäuden (siehe Abb. 24). Hier liegt auch der Bevölkerungsschwerpunkt der Stadt. Mehr als die Hälfte der Einwohner Rostocks wohnt hier. Im Innenstadtbereich hingegen ist die Bausubstanz älter. Die Bebauungsdichte ist hier ähnlich oder sogar noch niedriger als in den Großwohnsiedlungen.

Am Westufer der Warnow ist die Stadt weitestgehend durchgängig und zusammenhängend bebaut. Es gibt nur wenige größere Freiflächen im Stadtgebiet. Die größte Grünfläche in diesem Bereich ist der Park der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) (siehe Kap. 2.5.4 Grünflächen, S. 24). Andere Freiflächen wie der Zoologische Garten oder der Neue Fried-

hof befinden sich am Rand der Stadt und sind nicht vollständig von Siedlungen umgeben.

Im Osten von Rostock ist die Bebauungsstruktur offener. Zwar gibt es dort auch Großwohnsiedlungen, dennoch ist die Bebauung weniger massiv als in anderen Teilen der Stadt. Größte Freifläche stellt hier die Niederung am Ufer gegenüber dem Stadthafen dar, zu der auch das Planungsgebiet gehört (siehe Kap. 3.1.1 Lage, Größe und Abgrenzung, S. 35).

Rostock ist eine kompakte Stadt. Zum Umland grenzt sie sich scharf ab (siehe Abb. 25). Das Stadtgebiet ist stark verdichtet. Das Umland hingegen ist ein zersplitterter und dünn besiedelter Raum. Der umgebende Landkreis Rostock ist einer der Landkreise mit der geringsten Bevölkerungsdichte in Deutschland. Viele Siedlungen im Umland erreichen nur eine Einwohnerzahl von 500- bis 700 Menschen.

**Folgende Seite:**

Abb. 26: Schwarzplan der Stadt Rostock



# Schwarzplan



Gebäude

M. 1:70.000





Abb. 27 (links oben): Evershagen



Abb. 28 (links unten): Städtisches Wohnen



Abb. 29 (rechts oben): Modell der Holzhalbinsel



Abb. 30 (rechts unten): Wohnpark im Petriertel

## 2.5 Nutzung

### 2.5.1 Wohnen

Die Situation auf dem Wohnungsmarkt hat sich seit der Wiedervereinigung ganz wesentlich verändert. Gründe hierfür sind der Bevölkerungsrückgang unmittelbar nach der Wende und die veränderten Wohnbedürfnisse. Im Jahr 1995 betrug die Anzahl der Personen pro Wohneinheit noch 2,2. Im Jahr 2010 war die Anzahl bereits auf 1,7 gesunken. Im gleichen Zeitraum stieg die Wohnfläche pro Einwohner von 25,9 m<sup>2</sup> auf 36,2 m<sup>2</sup><sup>77</sup>. Im Vergleich mit der Bundesrepublik liegt Rostock damit allerdings noch unter dem Durchschnitt. Bundesweit hat jeder Einwohner 41,2 m<sup>2</sup> Wohnfläche zur Verfügung<sup>78</sup>.

Heute ist die Situation auf dem Wohnungsmarkt in vielen Bereichen stabil<sup>79</sup>. Die Leerstandsquote liegt bei 5,5 Prozent<sup>80</sup>. Allerdings befürchtet der Mieterverein Rostock, dass es zu einer Verknappung von Wohnungen im unteren Preissegment kommen kann<sup>81</sup>. Die

städtische Wohnungsbaugesellschaft Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft GmbH (WIRO) hat die Absicht, Teile des kommunalen Wohnungsbestands zu veräußern<sup>82</sup>. Somit stehen weniger Wohnungen für viele sozial benachteiligte Haushalte zur Verfügung.

In jüngster Zeit ziehen die Einwohner Rostocks vor allem in die innerstädtischen Quartiere (siehe Kap. 2.3 Bevölkerungsentwicklung und -struktur, S. 18). Insbesondere neue Wohnbauprojekte in innerstädtischer Randlage, wie z.B. die „Holzhalbinsel Rostock-City“ oder das „Petriertel“, deuten darauf hin, dass ein Trend zum Wohnen in der Stadt eingesetzt hat<sup>83</sup>. Zudem ist offenbar auch die Lage am Wasser beliebt. Die Lage von Wohnbauprojekten am Fluss wird heute als hohe städtische Lebensqualität angesehen<sup>84</sup>. Der Trend geht also auch zum Wohnen am Wasser. Einen räumlichen Überblick über die Wohngebiete in Rostock bietet die Abb. 37.

77 Vgl. Hansestadt Rostock 2010d

78 Vgl. RGS 2008: 65

79 Vgl. Hansestadt Rostock 2011d

80 Vgl. Hansestadt Rostock 2010: 27 sowie Mieterverein Rostock e.V. 2010b

81 Vgl. Mieterverein Rostock e.V. 2010a

82 Ebenda

83 Vgl. Rostock Business 2011

84 Vgl. Neubauer 2010



Abb. 31: Überseehafen



Abb. 32: Neptunwerft

## 2.5.2 Wirtschaft

Die Hafenwirtschaft ist ein Hauptträger der Rostocker Wirtschaft. Der Überseehafen spielt dabei eine zentrale Rolle (siehe Abb. 31). Er ist eine „Drehscheibe zwischen Skandinaviern und Mittel- und Osteuropa“<sup>85</sup>. Der Hafen schlug im Jahr 2010 rund 23,7 Mio. Tonnen Güter um und liegt damit bundesweit an fünfter Stelle<sup>86</sup>. Ein Großteil der Güter in Rostock entfällt auf den RoRo<sup>87</sup>- und Fährverkehr mit LKW-Trailern. Über 60 Prozent der gesamten Gütermenge kann diesem Verkehr zugerechnet werden. Weitere wichtige Güterarten sind Flüssig- und Schüttgüter, wobei vor allem Getreide einen großen Teil in dieser Sparte ausmacht<sup>88</sup>. Aufgrund prognostizierter Wachstumsraten im Überseehafen wird derzeit über eine Erweiterung der Umschlagsflächen im Osten des Hafens diskutiert<sup>89</sup>.

Am westlichen Ufer der Warnow gelegen befinden sich die Neptun- und die Warnow-Werft (siehe Abb. 32). Beide Werften haben nach

der Wende wirtschaftliche Schwierigkeiten gehabt, da sich der Schiffbau gegenüber der internationalen Konkurrenz als zu kostenintensiv erwies. Beide Werften durchliefen in den vergangenen Jahren einen erfolgreichen Modernisierungsprozess. Unter anderem wurde aus einem Werftstandort ein Einkaufszentrum entwickelt. Heute konzentrieren sich die Werften hauptsächlich auf die Reparatur und Modernisierung von Schiffen<sup>90</sup>. Weitere große Firmen im Hafen sind der Maschinenhersteller Liebherr und der Windenergieanlagenhersteller Nordex, die jeweils über mehrere Großproduktionsanlagen verfügen<sup>91</sup>. In der Abb. 37 sind die Flächen mit vorherrschender Gewerbe- oder Industrienutzung dargestellt.

Rostock ist neben dem Güterumschlag und den Werften Deutschlands wichtigster Passagierhafen<sup>92</sup>. Durch mehrere Linienverbindungen ist Rostock mit den Hafenstädten im ganzen Ostseeraum verbunden. Mehrmals täglich gibt es Fährverbindungen nach Dänemark, Schweden, Finnland, Russland und ins Baltikum<sup>93</sup>. Die Anzahl der Fährpassagiere steigt seit 1994 stetig an. Heute fertigt der Hafen

85 Vgl. Berking; Schwenk 2011: 127–131

86 Vgl. BMVBS 2007: 43

87 RoRo (Roll on Roll off) bezeichnet selbstrollende oder rollbar gemachte Seegüter, die mittels Fahrzeugen in ein Schiff eingefahren werden.

88 Vgl. HERO 2012

89 Vgl. Kusserow 2011

90 Vgl. Berking; Schwenk 2011: 125–126

91 Vgl. Hansestadt Rostock 2007d

92 Vgl. IHK Nord 2008: 5

93 Vgl. Hahn 2006: 46–47



Abb. 33: Kreuzfahrthafen Warnemünde



Abb. 34: Historische Altstadt Rostock

rund 170.000 Passagiere im Jahr ab<sup>94</sup>.

Zweites wirtschaftliches Standbein der Stadt ist der Tourismus. Allen voran ist hier die Kreuzschiffahrt zu nennen. Im Zentrum von Warnemünde liegt ein Kreuzfahrterminal, an dem viele Schiffe festmachen und jährlich über 250.000 Reisende in die Stadt bringen<sup>95</sup>. Im Jahr 2009 erweiterte Rostock den Terminal um weitere Liegeplätze. Auch das Hauptquartier der größten deutschen Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises befindet sich in Rostock<sup>96</sup>.

Rostock ist nicht nur Durchgangshafen für viele Touristen, sondern auch selbst touristisches Ziel. In Warnemünde befindet sich ein breiter Strand, der Ziel vieler Touristen ist (siehe Kap. 2.5.3 Grünflächen, S. 24). Dort gibt es verschiedene Hotelanlagen, ein großes Schwimmbad und mehrere Kuranstalten. Neben Warnemünde ist auch die Innenstadt von Rostock ein touristischer Anziehungspunkt. Die mittelalterliche Altstadt bietet mit ihren zahlreichen Kaufmannshäusern und Backsteinkirchen beliebte Sehenswürdigkeiten. Mit verschiedenen Veranstaltungen wie der Hanse Sail oder der Warnemünder Woche

versucht die Stadt, Rostocks Attraktivität für Touristen zu erhöhen. Der Erfolg der Selbstvermarktungsstrategie lässt sich am Anstieg der Übernachtungszahlen ablesen. Seit 1992 ist die Zahl der Übernachtungen auf über 1,4 Mio. angestiegen. Dies zeigt, dass Rostocks Wirtschaft auch in Zukunft vor allem durch den Tourismus geprägt sein wird<sup>97</sup>.

Die Beschreibung vieler positiver Aspekte darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass Rostock auch Hindernisse in der wirtschaftlichen Entwicklung zu bewältigen hat. In der DDR war die Wirtschaft der Stadt durch die jahrzehntelange zentralstaatliche und planwirtschaftliche Steuerung von außen bestimmt. In den Jahren nach der Wende erlebte Rostock einen Niedergang der Wirtschaft, der sich vor allem im Rückgang der Industriearbeitsplätze zeigte<sup>98</sup>. Von den Folgen hat sich die Rostocker Wirtschaft bis heute noch nicht vollständig erholt<sup>99</sup>. Zwar hat sich die Lage der maritimen Wirtschaft in Rostock nach der Wende mittlerweile wieder stabilisiert, dennoch arbeiten heute deutlich weniger Menschen in der Hafenvirtschaft als noch zu DDR-Zeiten. Der Rückgang der Beschäftigung im Hafen und der angeschlosse-

94 Vgl. Berking; Schwenk 2011: 127

95 Vgl. HERO 2011

96 Vgl. Berking; Schwenk 2011: 126–129

97 Ebenda: 131

98 Vgl. Fellner 1993: 30, 43

99 Vgl. Hahn 2006: 45



Abb. 35: Warnemünder Strand



Abb. 36: IGA-Park Rostock

nen Industrie konnte nur teilweise durch neue Arbeitsplätze im Tourismus und Handel kompensiert werden. Wie viele Industriestädte hat auch Rostock eine erhöhte Arbeitslosigkeit zu vermelden<sup>100</sup>. Im Jahr 2010 betrug die Arbeitslosenquote 13,4 Prozent, während der bundesweite Durchschnitt im gleichen Jahr bei 7,7 Prozent lag<sup>101</sup>.

### 2.5.3 Grünflächen

Rostock besitzt eine nennenswerte Zahl an Parks und Flächen zur Erholung. Die Wallanlagen in der Innenstadt bilden einen großen Park. Nachdem die Stadt die Stadtmauern Mitte des 19. Jahrhunderts schrittweise zurückbauen ließen, entwickelten sich die Wallanlagen zu einem großen stadtumfassenden Park<sup>102</sup>. In der gleichen Zeit entstanden auch der Zoologische Garten und der Neue Friedhof im Südwesten der Stadt<sup>103</sup>.

Größte Grünfläche in der Stadt ist die Rostocker Heide. Sie liegt an der Ostseeküste im

Nordosten der Stadt. Die Heide ist eines der größten und geschlossenen Waldgebiete an der deutschen Küste und macht Rostock zu einer der waldreichsten Städte Deutschlands. Der Park ist heute ein Landschaftsschutzgebiet und in Teilen sogar Naturschutzgebiet<sup>104</sup>.

Ebenfalls an der Ostsee gelegen befindet sich der Strand von Warnemünde. Er ist eines der beliebtesten Erholungsgebiete der Stadt. Der Strand ist rund 15 km lang und bis zu 100 m breit (siehe Abb. 35). Die Stadt organisiert am Strand mehrere Veranstaltungen wie die Hanse Sail, die jedes Jahr über eine Million Besucher anzieht<sup>105</sup>.

Eine weitere wichtige Grünfläche ist der IGA-Park im Nordwesten Rostocks (siehe Abb. 36). Im Rahmen der IGA errichtete die Stadt im Jahr 2003 einen vielfältigen Park zum Thema Landschafts- und Gartengestaltung<sup>106</sup>. Der Park ist bis heute zugänglich. Allerdings hat der Park nur wenige Besucher, da er relativ weit außerhalb des Stadtgebiets liegt und die Parkverwaltung ein Eintrittsgeld für die Besichtigung erhebt. Derzeit diskutiert die Stadt über eine geeignete Nachnutzung für das Gelände.

100 Ebenda: 50

101 Eigene Berechnung auf Grundlage von: Statistisches Bundesamt Deutschland 2012 sowie Hansestadt Rostock 2011a

102 Vgl. Rostock Heute 2009

103 Vgl. Hansestadt Rostock 2009d

104 Vgl. Hansestadt Rostock 2007b

105 Vgl. Hansestadt Rostock 2009e

106 Vgl. Hansestadt Rostock 2009d

Neben dieser Auswahl der wichtigsten Frei- und Grünflächen der Stadt gibt es viele kleinere und stadtteilbezogene Parks und Grünanlagen. Neue Parks errichtet die Stadt vorrangig an den Siedlungsschwerpunkten. Dabei werden die Nutzungsansprüche der Bewohner und ökologische Gesichtspunkte berücksichtigt<sup>107</sup>. Zudem sollen sie in ein übergeordnetes Grünsystem eingegliedert werden<sup>108</sup>. Eine Übersicht über die wichtigsten Grünflächen der Stadt stellt die Abb. 37 dar.

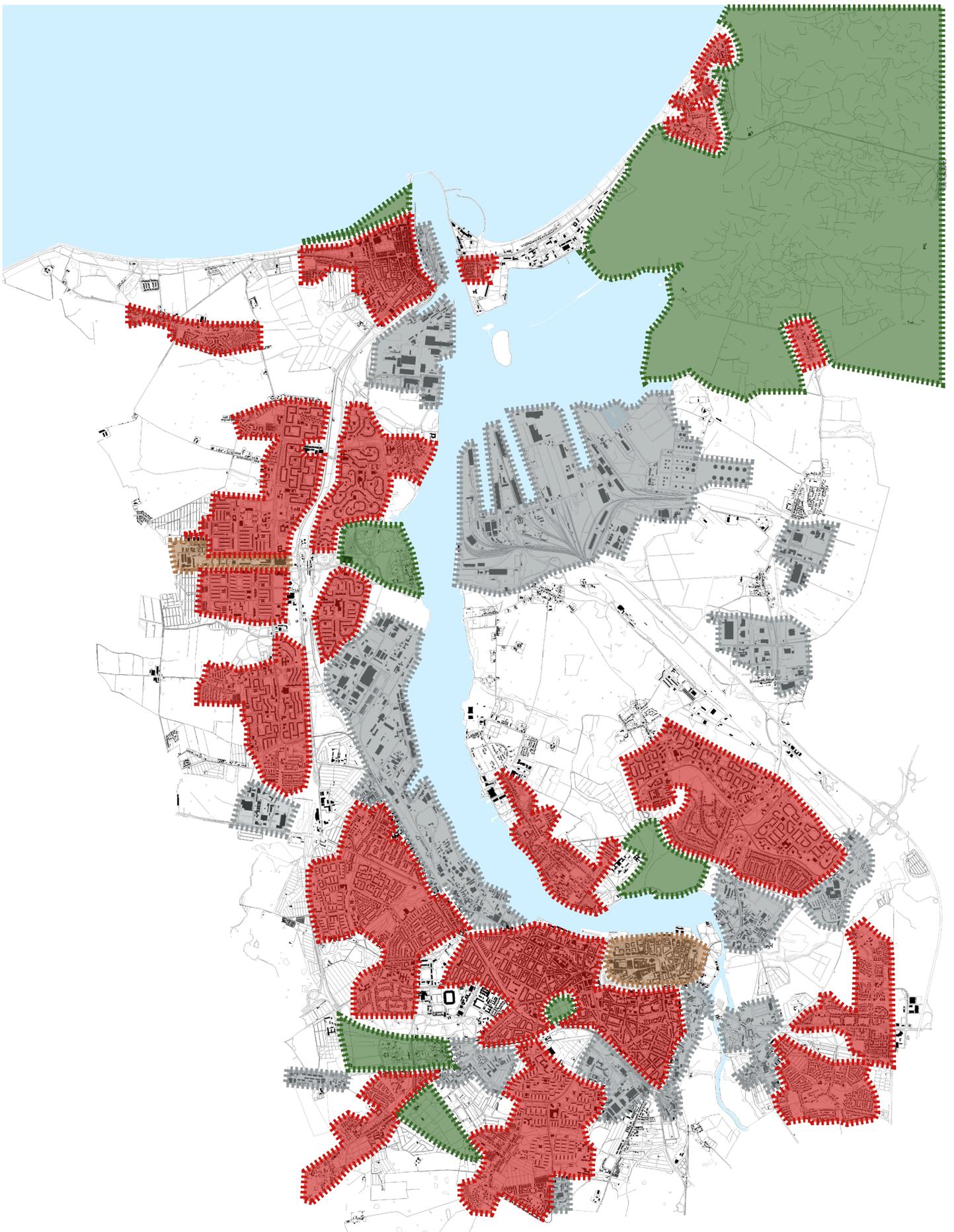
**Folgende Seite:**

Abb. 37: Wohnen, Wirtschaft, Grünflächen

---

107 Vgl. Hansestadt Rostock 2009d

108 Vgl. Hansestadt Rostock 2009c



# Wohnen, Wirtschaft und Grünflächen

M. 1:70.000 



Wohnen



Frei- und Grünflächen



Gewerbeflächen/Hafen



Kerngebiet/Gemischte Nutzungen





Abb. 38: Volkstheater



Abb. 39: Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum

### 2.5.4 Freizeit, Kultur und Bildung

Rostock ist eine kulturelle Stadt. Größtes Theater der Stadt ist das Volkstheater Rostock. Es deckt die Sparten Schauspiel, Oper, Ballett und Philharmonie ab. Im Februar 2011 ließ die Stadtverwaltung das Große Haus – die größte Spielstätte des Volkstheaters – aufgrund von unzureichenden Brandschutzbestimmungen schließen. Auch die prekäre Haushaltslage des Theaters trug zu einer Schließung bei. Das Große Haus war über Jahrzehnte hinweg die zentrale Spielstätte des Volkstheaters<sup>109</sup>.

Die Stadt denkt momentan über einen Rückbau des Großen Hauses und einen Theater-Neubau an anderer Stelle nach. Zurzeit ist das Theater provisorisch in einem großen Zelt untergebracht<sup>110</sup>. Weitere Theater in Rostock sind das Freie Theater Rostock, die Niederdeutsche Bühne Rostock und diverse Kabarette. Im Vergleich mit dem Volkstheater sind diese Theater aber eher klein und verfügen nicht über größere Spielstätten<sup>111</sup>.

Neben Theatern gibt es viele Museen in der Stadt. Die Kunsthalle Rostock ist das größte

Museum bzw. die größte Ausstellungsfläche der Stadt. Auch das Kulturhistorische Museum zählt zu den größeren kulturellen Einrichtungen. Es zeigt eine Dauerausstellung zur Rostocker Stadtgeschichte. Daneben gibt es noch die Dokumentations- und Gedenkstätte der ehemaligen Untersuchungshaftanstalt des Ministeriums für Staatssicherheit<sup>112</sup>.

Ein weiteres wichtiges Museum ist das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum. Es zeigt die Geschichte der Schifffahrt in Rostock und verschiedene maritime Spezialthemen. Die Stadt errichtete das Museum noch zu DDR-Zeiten. Nach der Wende musste es wegen fehlender Gelder im Stadthaushalt geschlossen werden. Bis heute konnte das Museum nicht vollständig reaktiviert werden. Das Museum verfügt außerdem über ein altes Frachtschiff aus den 1950er-Jahren. Das Schiff liegt in der Nähe des IGA-Parks im Westen der Stadt und zeigt einen Teil der Ausstellung.

Seit mehreren Jahren gibt es eine öffentliche Diskussion über eine Neueröffnung der gesamten Ausstellung. Dabei wurde darüber nachgedacht, das bisher genutzte Gebäude am Rande der Innenstadt wieder zu beleben. Allerdings stehen diesem Vorhaben infrastrukt-

109 Vgl. Volkstheater Rostock GmbH 2011b

110 Vgl. Graupner 2011 sowie Kusserow 2011

111 Vgl. Hansestadt Rostock 2007c

112 Vgl. Hansestadt Rostock 2007a



Abb. 40: Bibliothek der Universität Rostock



Abb. 41: Ostseestadion und Leichtathletikarena

turelle Probleme gegenüber. Der Standort liegt abseits der Touristenrouten und zieht nur wenige Besucher an<sup>113</sup>.

Wichtigste Sportstätte in Rostock ist das Ostseestadion, das dem Fußballclub F.C. Hansa Rostock als Stadion dient. Auf dem Gelände gibt es auch eine Leichtathletik-Arena und eine Eishalle für Eishockey. In der Nähe der Sportanlagen befindet sich die Schwimmhalle Neptun, welche das größte Schwimmbad in Rostock ist<sup>114</sup>.

Wichtigste Bildungseinrichtung der Stadt ist die Universität Rostock. Daneben gibt es eine Reihe von weiteren Hochschulen, z.B. die Hochschule für Musik und Theater oder die Hochschule Wismar – Fachbereich Seefahrt in Warnemünde<sup>115</sup>. Die Hochschulstandorte sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Der Hauptcampus der Universität Rostock liegt in der Südstadt außerhalb des Stadtzentrums. Insgesamt studieren in Rostock rund 15.000 Studierende, wobei die Zahl der Studierenden in der Hansestadt in den letzten Jahren stark angestiegen ist<sup>116</sup>.

Neben den Hochschulen gibt es eine Reihe unabhängiger Forschungsinstitute und Technologieparks in Rostock. Allen voran sind das Technologiezentrum in Warnemünde und das Rostocker Innovations- und Gründerzentrum (RIGZ) zu nennen. Beide Technologieparks beherbergen diverse Forschungsinstitute und Unternehmen<sup>117</sup>.

#### Folgende Seiten:

Abb. 42: Freizeit, Kultur und Bildung

113 Vgl. Köppen 2012 sowie Rostock Heute 2010a

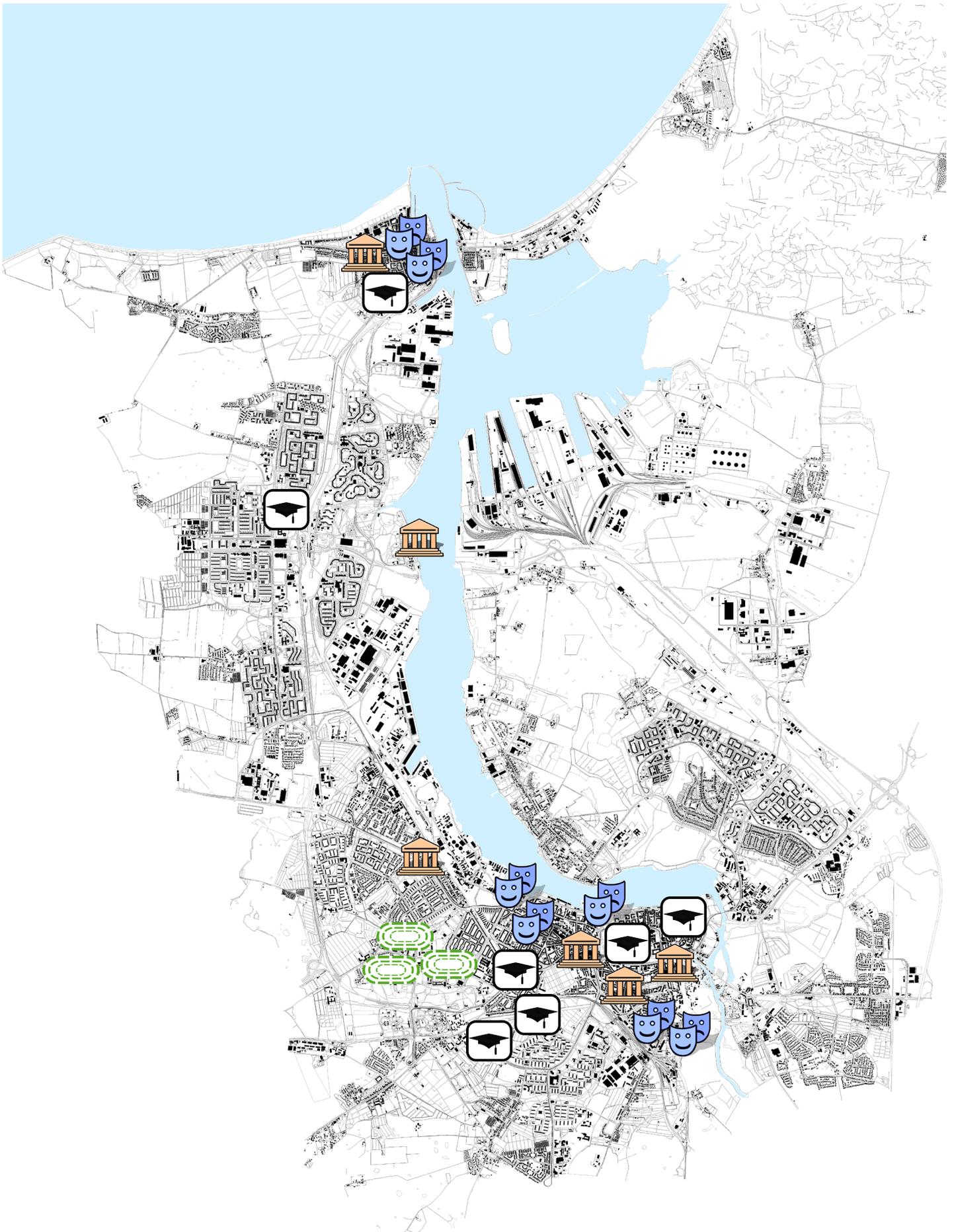
114 Vgl. Hansestadt Rostock 2010b

115 Vgl. Hansestadt Rostock 2008

116 Vgl. Hahn 2006: 49

117 Vgl. Hansestadt Rostock 2007d





# Kultur, Freizeit und Bildung

M. 1:70.000 



Theater/Kultureinrichtung



Museum



Bildungseinrichtung/  
Universität



Wichtige Sportstätte





Abb. 43 (links oben): Straßenbahn

Abb. 45 (rechts oben): Stadtautobahn

Abb. 44 (links unten): Hauptbahnhof

Abb. 46 (rechts unten): Fußgängerzone in Rostock

## 2.5.5 Verkehr

Rostock liegt an zwei Autobahnen, die sich im Südosten der Stadt kreuzen. Zwei Bundesstraßen erschließen jeweils den Westteil der Stadt und den Innenstadtbereich. Autobahnen und Bundesstraßen bilden zusammen einen Schnellstraßenring um Rostock<sup>118</sup>. Rostocks Straßennetz ist für den MIV ausreichend ausgebaut. Nach der Wende sind viele Straßen saniert, erneuert oder neu gebaut worden<sup>119</sup>. Seit 1995 stabilisiert sich der Fahrzeugbestand und die Kilometerleistung pro Fahrzeug in der Stadt<sup>120</sup>. Mit dem Bau neuer größerer Straßen ist daher nicht zu rechnen.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Rostock wird vom Verkehrsbund Warnow betrieben. Das ÖPNV-Netz ist gut ausgebaut. Die Stadtbuslinien, S-Bahn und Straßenbahn decken weite Teile von Rostock und Umland ab. Zwei Fährlinien, die zwischen den Ufern der Unterwarnow pendeln, ergänzen das Angebot<sup>121</sup>. Die Stadt hat das ÖPNV-Netz in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. So hat sich z.B. das Straßenbahnnetz innerhalb

der letzten 20 Jahre um ein Drittel erweitert<sup>122</sup>. Ein weiterer Ausbau ist vorgesehen, wobei eine Netzerweiterung nach Dierkow und Toitenwinkel im Umfeld des Planungsgebietes (siehe Kap. 3.1.1 Lage, Größe und Abgrenzung, S. 35) eher unwahrscheinlich ist<sup>123</sup>.

Der Fußgänger- und Radverkehr spielt in Rostock eine große Rolle. Der Radverkehr macht 14 Prozent am Modal Split aus<sup>124</sup>. Die überwiegend flache Topographie und ein gut ausgebautes Radwegenetz führen dazu, dass das Rad ein beliebtes Verkehrsmittel in Rostock ist. Dennoch sind in Teilbereichen der Stadt noch große Lücken im Radwegenetz vorhanden. Insbesondere entlang der Warnow ist das Netz noch nicht ausgebaut<sup>125</sup>.

### Folgende Seite:

Abb. 47: Verkehr

118 Vgl. Berking; Schwenk 2011: 129

119 Vgl. RGS 2008: 72

120 Vgl. Hansestadt Rostock 2005a: 27

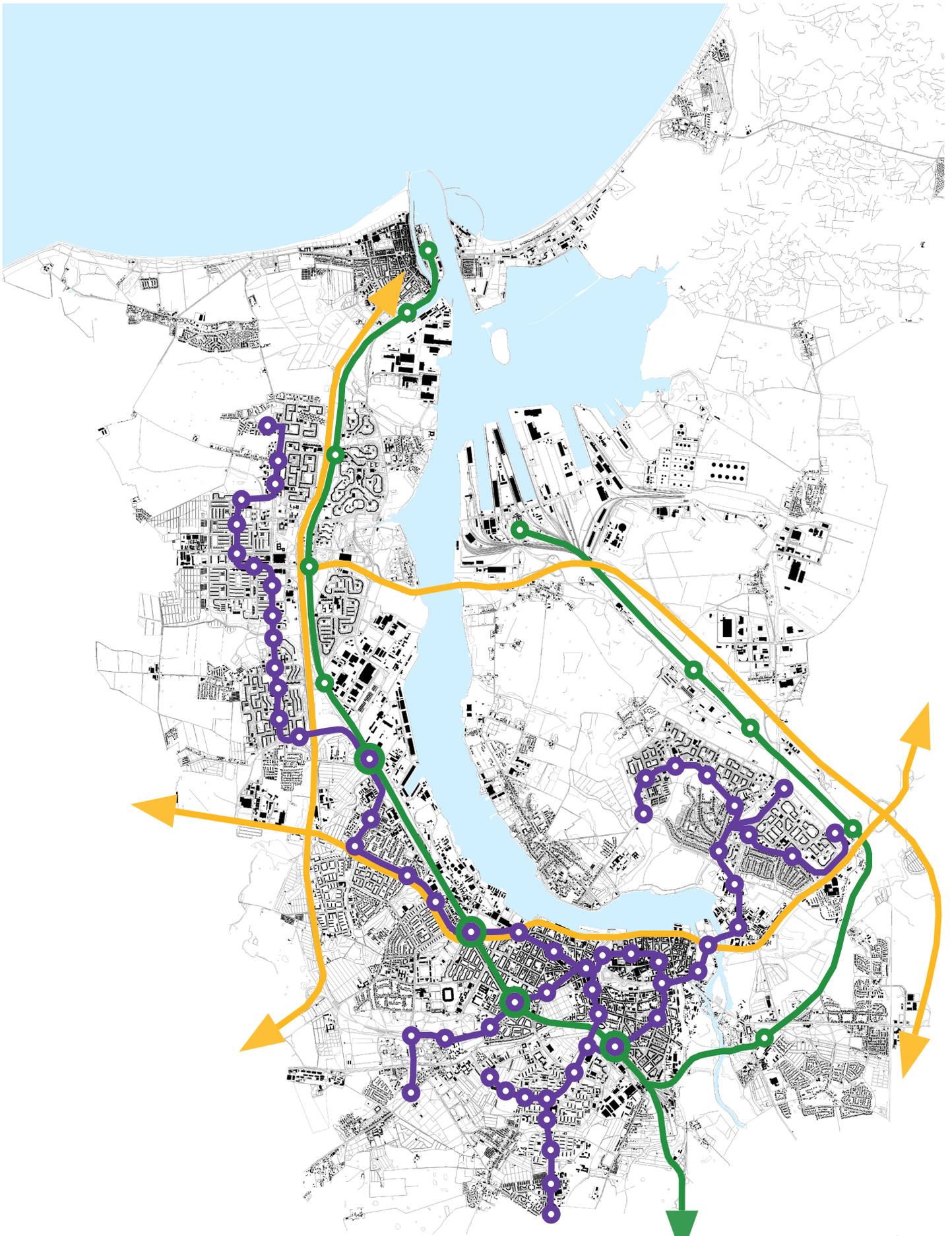
121 Vgl. Hansestadt Rostock 2010c

122 Vgl. Hansestadt Rostock 2005a: 27 sowie Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock 2005: 5

123 Vgl. Schemann 2010

124 Vgl. Hansestadt Rostock 2005a: 28

125 Vgl. RGS 2008: 83–84



# Verkehr

— Hauptverkehrsstraße

○ Straßenbahn

○ Eisenbahn/S-Bahn

M. 1:70.000



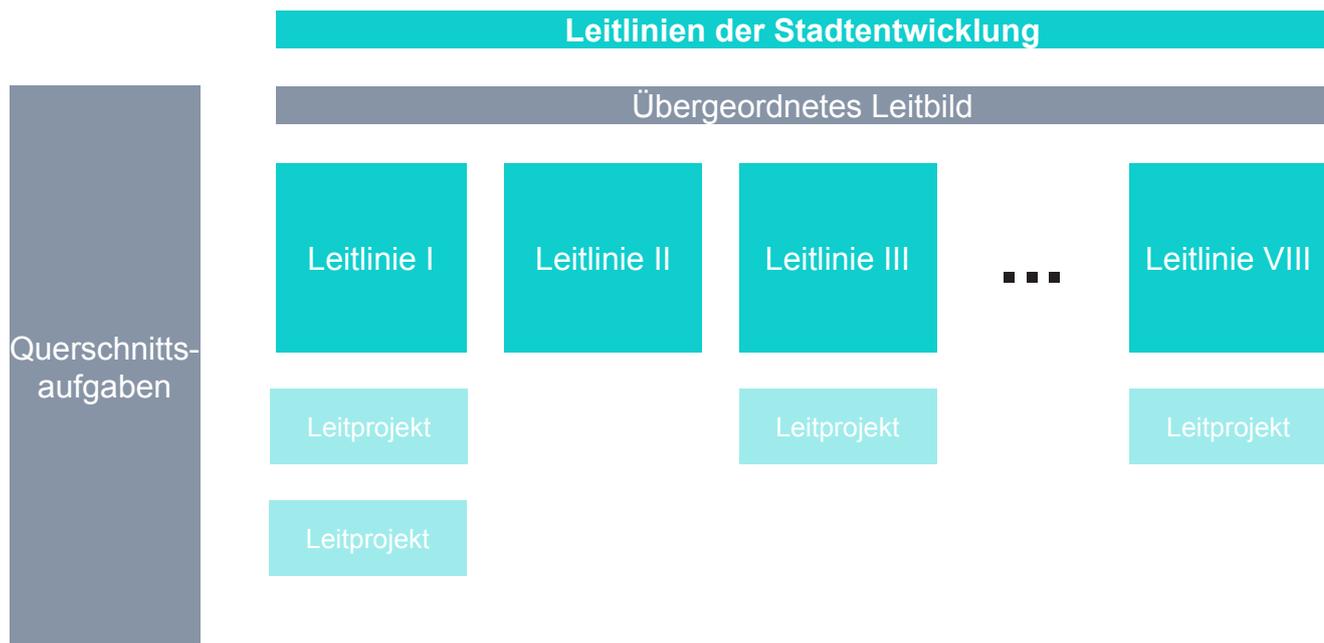


Abb. 48: Schematische Darstellung der Leitlinien der Stadtentwicklung

## 2.6 Stadtentwicklungspolitik

Die Kommunalpolitik gestaltet die Stadtentwicklung in Rostock wesentlich mit. Politische Entscheidungen und deren Umsetzungen haben großen Einfluss darauf, wie die Stadt in Zukunft aussehen wird. Die Rostocker Stadtentwicklungspolitik findet vor allem Ausdruck in den Leitlinien zur Stadtentwicklung. Die Bürgerschaft hat die Leitlinien aufgestellt mit dem Ziel, die Absichten für die zukünftige Stadtentwicklung festzulegen. Sie sind eine unverbindliche Orientierung für die Stadtplanung, die alle Akteure in Rostock berücksichtigen sollen. Sie beinhalten jedoch keine räumlich oder zeitlich festgelegten Maßnahmen. Die Stadt schreibt die Leitlinien alle zehn bis 15 Jahre fort. Derzeit arbeitet die Stadtverwaltung an einem Entwurf für die neuen Leitlinien<sup>126</sup>.

Die folgenden Abschnitte geben einen kurzen Überblick über die Leitlinien und stellen Bereiche heraus, die im Zusammenhang mit den Nachnutzungsmöglichkeiten für die Deponie stehen. Zunächst ist den Leitlinien ein übergeordnetes Leitbild vorangestellt. Darin heißt es, dass sich die Stadt als „Regiopole“ zwischen den Metropolen Hamburg, Kopenhagen und Berlin positionieren und die Funktion eines

Wirtschafts- und Entwicklungsmotors in Mecklenburg-Vorpommern einnehmen möchte<sup>127</sup>. Die Leitlinien sind dann in Handlungsfelder aufgeteilt. Jede Leitlinie setzt sich dabei mit einem Themenkomplex auseinander. Dabei gibt es einige Leitlinien, die Bezug auf die Deponie Dierkow und mögliche Nachnutzungen nehmen:

In der Leitlinie III „Stadt des Tourismus“ ist vorgesehen, die Stadt als maritimen Tourismusstandort zu etablieren. Durch Ausbau des Fährverkehrs, Kreuzfahrt-, Tagungs- und Eventtourismus soll dieses Ziel erreicht werden<sup>128</sup>.

In Leitlinie V „Stadt der Bildung, Kultur und des Sports“ ist festgelegt, dass Bildungsstätten in ausreichender Anzahl und Qualität zur Verfügung stehen sowie kulturelle und sportliche Angebote gefördert werden sollen<sup>129</sup>.

In der Leitlinie VII geht es um „Hansestadt und Seebad – Verpflichtung für die Baukultur“. Hierbei soll das baukulturelle Erbe bewahrt und durch eine zeitgemäße Architektur weiterentwickelt werden. Insbesondere soll mehr

<sup>127</sup> Vgl. Hansestadt Rostock 2010a: 3–4

<sup>128</sup> Ebenda: 16–18

<sup>129</sup> Ebenda: 20–22

<sup>126</sup> Vgl. Hansestadt Rostock 2010a: 1

Wohnraum in innerstädtischer Lage und am Wasser ermöglicht werden. Zudem möchte die Stadt auf den demographischen Wandel eingehen. Eine immer älter werdende Bevölkerung braucht zunehmend altersgerechte Wohnformen, wie z.B. das betreute Wohnen<sup>130</sup>.

---

130 Vgl. Hansestadt Rostock 2010a: 25–28



Abb. 49: Lage im Stadtgebiet



Abb. 50: Planungsgebiet (rot) und Betrachtungsbereich (blau)

## 3 Das Planungsgebiet: Bestandsanalyse

### 3.1 Überblick

#### 3.1.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das Planungsgebiet befindet sich in zentraler Lage an der Unterwarnow gegenüber dem Stadthafen Rostock. Insgesamt hat das Gelände eine Fläche von 40 ha, was ca. 56 Fußballfeldern entspricht<sup>131</sup> (siehe Abb. 51). Das Planungsgebiet umfasst die Mülldeponie und den südlich angrenzenden Uferabschnitt bis zur Warnow. Die Abgrenzung erfolgt anhand von naturräumlichen, administrativen und verkehrlichen Gegebenheiten.

Im Westen grenzt das Planungsgebiet an die Klinik für Neurologie der Universität Rostock. Das Klinikgelände umfasst mehrere Gebäude und größere Gärten. An die Klinik schließt sich der Stadtteil Gehlsdorf an. Hier stehen überwiegend Einfamilienhäuser und Stadtvillen. Im Uferbereich von Gehlsdorf sind zudem eine Kleingartenanlage und einige Bootshäuser von Segelvereinen vorhanden. Im Norden

befindet sich der Ortsteil Toitenwinkel, der zu einem großen Teil aus Mehrfamilienhäusern in Plattenbauweise besteht. Ebenfalls im Norden ist der Ortsteil Dierkow-West gelegen. Der Ortsteil ist durch eine großflächige Bebauung mit Einfamilienhäusern geprägt. Im Osten befinden sich mehrere größere Freiflächen und im näheren Umfeld der Rostocker Osthafen. Der Osthafen ist ein ungeordnet gewachsenes Gewerbegebiet ohne Hafenfunktion. Es ist durch unterschiedlich intensiv genutzte Flächen gekennzeichnet. Im Süden begrenzt die Warnow das Planungsgebiet. Die Wasserflächen grenzen direkt an den Uferabschnitt vor dem Deponiegelände an. Das Gebiet zwischen Deponie und Wasser ist durch einen Uferweg begehbar.

Mit der Abgrenzung sollen alle Flächen einbezogen werden, die eine hohe Bedeutung für die Entwicklung des Planungsgebiets haben. Das Planungsgebiet wird jedoch nicht isoliert vom angrenzenden Stadtraum betrachtet. Insbesondere die Wechselwirkungen zwischen Planungsgebiet und der Umgebung sind wichtig. Daher wird in der Analyse ein Betrachtungsbereich gewählt, der das Planungsgebiet und die unmittelbare Umgebung mit einschließt. In diesem Betrachtungsbereich werden im Folgenden Analysen zur Beschaffenheit des

<sup>131</sup> Bei der gängigen Bemaßung eines Fußballfelds von 68 x 105 Meter = 0,714 ha

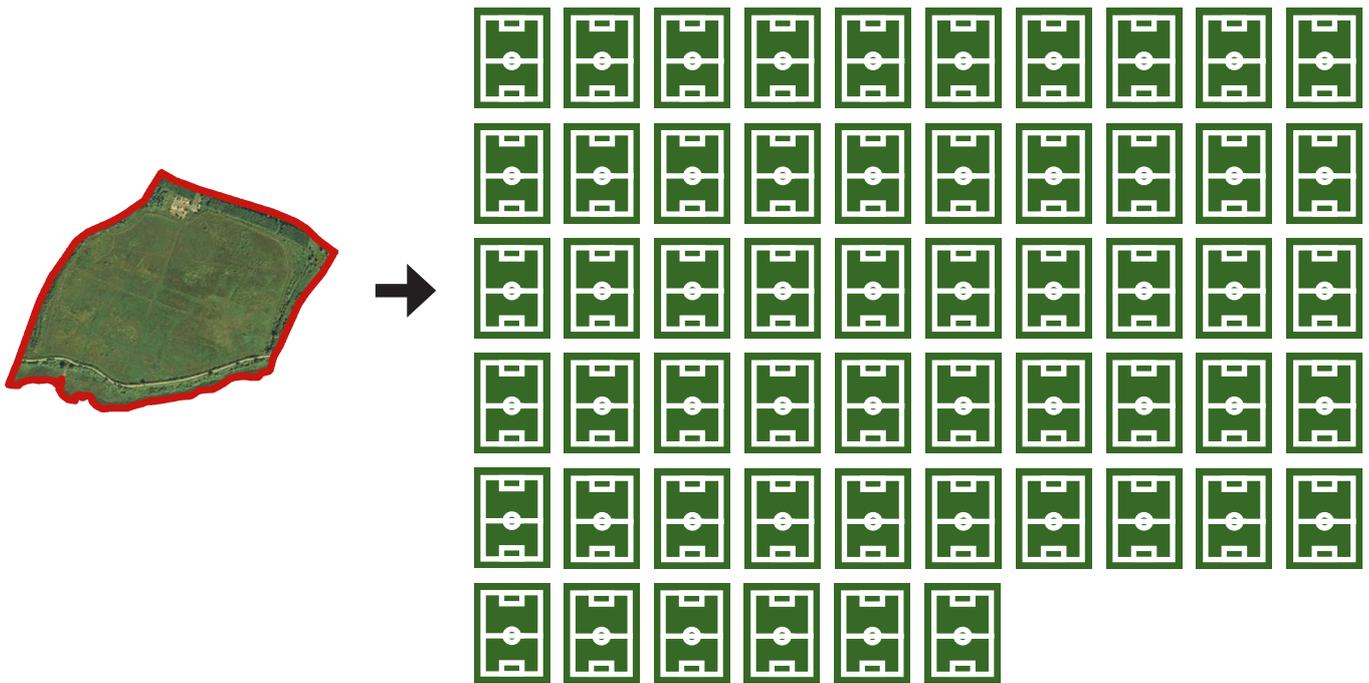


Abb. 51: Planungsgebiet im Vergleich mit Fußballfeldern

Raums durchgeführt. Die rote Umrandung in Abb. 50 zeigt die Abgrenzung des Planungsgebiets. Die blaue Linie zeigt die Grenze des Betrachtungsbereichs.

### 3.1.2 Geschichte der Mülldeponie

Vor der Errichtung der Deponie war das Planungsgebiet eine Niederung, die aus Wiesen und Feldern bestand. Von dem Gelände war es möglich, auf die Stadtsilhouette zu schauen, wie ein Kupferstich aus dem Jahr 1598 zeigt (siehe Abb. 52). Vor allem Bauern nutzten das Gebiet zur landwirtschaftlichen Produktion<sup>132</sup>.

Die eigentliche Geschichte der Deponie fängt jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg an. In den Nachkriegsjahren war es schwierig, die Stadtentsorgung für Rostock zu organisieren. Nur der Innenstadtbereich konnte zentral entsorgt werden. Um auch die Entsorgung der anderen Stadtteile zu gewährleisten, eröffnete die Stadt im Jahr 1959 die Deponie Dierkow<sup>133</sup>. Im Laufe der Jahre wurden auf der Deponie Hausmüll, Gewerbemüll, Bauschutt und Fäkalien gelagert. Die Gesamtmüllmenge ist nicht bekannt, allerdings wurden in den Jahren vor

der Schließung rund 400.000 m<sup>3</sup> Müll eingelagert. Dies entspricht der Leistung einer mittelgroßen Deponie in der DDR.

Bereits im Jahr 1976 legte der Betreiber – der VEB Stadtreinigung Rostock – die Deponie still. Im Jahr 1982 musste die Deponie jedoch zwangsweise wieder geöffnet werden, da das Kraftstoffkontingent für den VEB Stadtreinigung soweit gekürzt wurde, dass Fahrten zur weiter außerhalb gelegenen Deponie Parkentin im Landkreis Bad Doberan nicht mehr möglich waren. Erst im wiedervereinigten Deutschland wurde die Deponie am 31. Dezember 1990 endgültig geschlossen. Sie war ohne jegliche Sicherungsmaßnahmen wie Abdichtung, Vorrichtungen zum Abfangen von Sickerwasser oder eine Deponiegaseraffassung errichtet worden. Dies hatte auf die Umwelt gravierende Folgen, insbesondere auch im Blick auf die Lage der Deponie in einer Niederung in der Nähe eines Flusses. So wurde ein Jahr nach der endgültigen Schließung im Jahr 1991 bei einer Untersuchung festgestellt, dass im Umfeld der Deponie die gesetzlich zulässigen Grenzwerte für Schwermetalle und andere Schadstoffe deutlich überschritten waren<sup>134</sup>.

132 Vgl. Fellner 1993: 10

133 Vgl. Stadtentsorgung Rostock GmbH 1997

134 Vgl. Fellner 1993: 103–104



Abb. 52: Stadtansicht Rostock aus dem Jahr 1598

Bis heute ist die Stadt Rostock Eigentümerin des Geländes und nach Schließung der Deponie mit der Nachsorge beauftragt. Von 1996 bis 1999 wurde die Deponie gesichert und rekultiviert. Der Deponiekörper wurde eingekapselt und abgedichtet, so dass keine Schadstoffe mehr ins Grundwasser gelangten. Zudem ist die Oberfläche mit einer Abdichtung und einer Schicht Erdreich bedeckt<sup>135</sup>. Im Zuge der IGA-Gartenschau-Austragung im Jahr 2003 war die Fläche als potenzieller Standort im Gespräch. Die Idee wurde dann aber wieder verworfen, da die Fläche zu diesem Zeitpunkt nicht geeignet erschien<sup>136</sup>. Heute betreibt die Stadt auf der Deponie einen Recyclinghof, der eine Genehmigung bis zum Jahr 2019 hat<sup>137</sup>. Zudem ist 2008 eine Photovoltaikanlage auf einem 1,9 ha großen Teilstück des Geländes entstanden, die rund 200 Solarmodule umfasst<sup>138</sup>.

### 3.1.3 Planungsrechtliche Grundlagen

Das Planungsgebiet liegt im Ortsteil Gehlsdorf und gehört zum Ortsamtsbereich Ost. In der Stadtkarte ist deutlich die unterschiedliche Par-

<sup>135</sup> Vgl. Hansestadt Rostock 2009a

<sup>136</sup> Vgl. Köppen 2012

<sup>137</sup> Vgl. Ortsbeirat Gehlsdorf-Nordost 2008

<sup>138</sup> Vgl. Schweriner Volkszeitung 2009

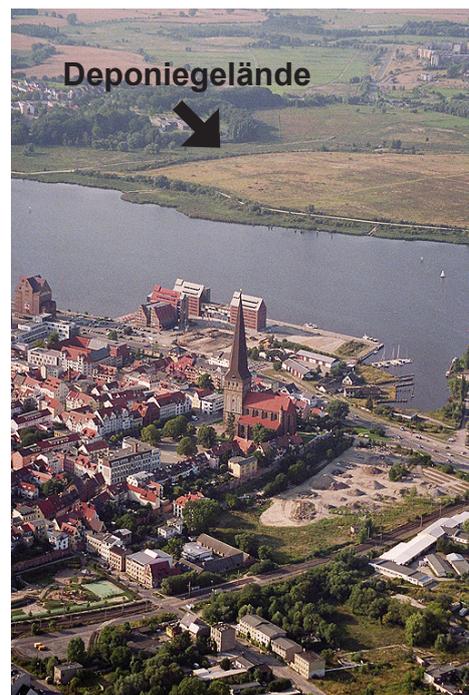


Abb. 53: Deponiegelände und Stadtzentrum 2006

zellierung der Liegenschaften erkennbar (siehe Abb. 54). Das Planungsgebiet besteht im Wesentlichen aus einer großen Parzelle. Die ehemalige Mülldeponie füllt diese Parzelle fast vollständig aus. Mit eingeschlossen in dieser Parzelle sind allerdings noch der Uferweg und die Uferzonen südlich der Deponie. Alle Flächen im Planungsgebiet sind im Eigentum der Stadt<sup>139</sup>. Die Einteilung der Flurstücke im Norden, Westen und Osten des Planungsgebiets ist – mit Ausnahme der Klinik für Neurologie – durch eine kleinteilige Struktur gekennzeichnet. Hier gibt es viele Grundeigentümer und die Größe der Flurstücke fällt entsprechend klein aus. Im Gegensatz zum Planungsgebiet sind die Flurstücke fast ausschließlich in Privatbesitz. Südlich des Planungsgebiets liegt die Warnow. Der Fluss ist durch mehrere größere Flurstücke geteilt.

Das Planungsgebiet ist aus planungsrechtlicher Sicht ein Raum mit vielen Festsetzungen und Regelungen. Das zeigt auch ein Blick auf die formelle Bauleitplanung. Der Flächennutzungsplan (FNP) in der Fassung seiner Neubekanntmachung vom 02. 12. 2009 zeigt die groben planerisch-rechtlichen Festsetzungen des Gebiets. Im FNP ist das Planungsgebiet als Grünfläche dargestellt (siehe Abb. 55). Als

<sup>139</sup> Vgl. Köppen 2012

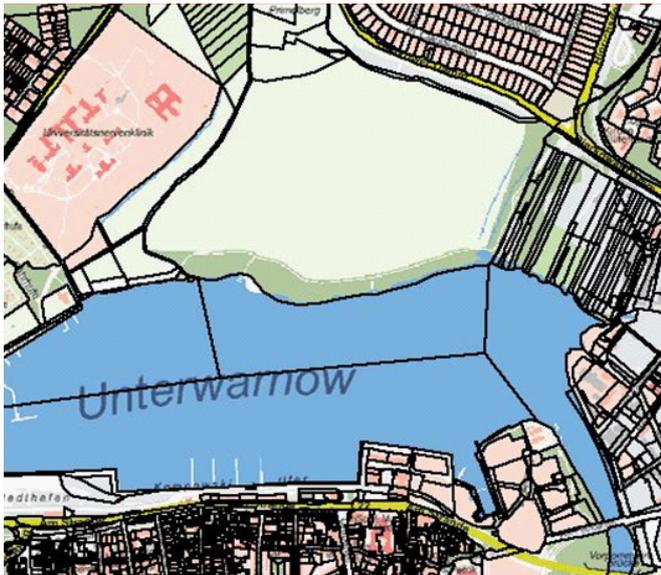


Abb. 54: Einteilung der Flurstücke



Abb. 55: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

Zweckbestimmung ist Parkanlage [PRK] vorgesehen. Das Gelände der Mülldeponie ist aber auch mit der Markierung für „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ umrandet. Das bedeutet, dass es sich um eine Altlasten-Fläche handelt. Zudem ist das Gelände der Mülldeponie als „Fläche[...] für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ vorgesehen. In diesem Fall bedeutet dies, dass das Deponiegelände eine Ausgleichsfläche im Sinne § 1a Abs. 3 BauGB ist. Für das Ufer besteht außerdem eine Uferfreihaltezone, d.h. direkt am Wasser dürfen keine bauliche Anlagen im Sinne von § 2 Abs. 2 Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) errichtet werden.

Für das Planungsgebiet liegt kein B-Plan vor, so dass vor allem die Aussagen des FNP planungsrechtlich bedeutend sind. Für die Zulässigkeit von Bauvorhaben gilt insbesondere das Deponierecht (siehe Kap. 1.4 Rechtliche Grundlagen, S. 9). In der Umgebung gibt es für die Wohnbebauung im Norden und für das Gewerbegebiet im Osten Bebauungspläne. Diese Gebiete grenzen direkt an das Deponiegelände, haben aber keine planungsrechtlichen Auswirkungen auf das Planungsgebiet. Bis dato sind im Planungsgebiet auch keine

denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen aufgestellt oder Sanierungsgebiete festgelegt worden, die zusätzliche Planungsziele beinhalten können.

Neben den formalen Festsetzungen gibt es auch einige informelle Planwerke, die die Entwicklung des Planungsgebiets mitbestimmen. Im Gegensatz zur formellen Planung besitzen die informellen Planwerke keine direkte Außenwirkung für Grundstückseigentümer und andere Betroffene.

In den Leitlinien zur Stadtentwicklung ist in der Leitlinie VII „Hansestadt und Seebad – Verpflichtung für die Baukultur“ unter dem Punkt „Stadt am Wasser entwickeln“ aufgeführt, dass die Uferzonen entlang der Unterwarnow öffentlichen Nutzungen zuzuführen seien. Dabei sollen Grundstücke „im Rahmen des Möglichen“ verfügbar und nutzbar gemacht werden. Zudem soll ein durchgehender Fuß- und Fahrradweg die Flächen am Ufer erschließen und vernetzen<sup>140</sup> (siehe Kap. 2.6 Stadtentwicklungspolitik, S. 33). Diese Überlegungen werden im Warnow-Uferkonzept weiter ausgeführt (siehe Kap. 3.1.4 Aktuelle Planungen, S. 39).

<sup>140</sup> Vgl. Hansestadt Rostock 2010a: 27



Abb. 56: Ideen aus den Warnow-Ufer-Konzept

### 3.1.4 Aktuelle Planungen

Die Flächen entlang des Warnowufers gegenüber dem Stadthafen waren bisher noch weitestgehend ungenutzt oder durch suboptimale Nutzungen wie z.B. Industriebrachflächen belegt. Dabei besitzen gerade die Grün- und Freiflächen mit ihren Uferzonen, Wegen am Wasser und Freiflächen entlang der unteren Warnow ein großes städtebauliches Potenzial. In der aktuellen Debatte über die zukünftige Stadtentwicklung war deshalb eine Umnutzung dieser Flächen bereits häufiger im Gespräch. Die Flächen sind in den vergangenen Jahren in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gerückt. So soll mit Inanspruchnahme dieser Flächen vor allem die Rostocker Innenstadt erweitert werden. Im Zuge dessen wurde 2008 die Stadt durch die Rostocker Bürgerschaft beauftragt, ein gesamtstädtisches Konzept für die Entwicklung der Uferflächen entlang der Ober- und Unterwarnow auszuarbeiten. Dieses Konzept wird mittlerweile mit dem Begriff „Rostocker Oval“ in Verbindung gebracht. Das Oval bezeichnet ein Gebiet um die Unterwarnow im innerstädtischen Bereich<sup>141</sup>.

Neben vielen einzelnen Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch Überlegungen für die Umge-

staltung der ehemaligen Deponie in Dierkow. Die Werte für Ausgasung und Grundwasserabstrom, die regelmäßig gemessen werden, zeigen in den letzten Jahren eine positive Entwicklung. Die Stadt denkt daher darüber nach, die Entlassung der Deponie aus der Nachsorge zu beantragen und so den Weg für neue Nutzungen freizumachen<sup>142</sup>. Die Überlegungen im Warnow-Ufer-Konzept gehen in zwei Richtungen. Die erste Entwicklungsrichtung sieht vor, aus der Deponie einen Landschaftspark zu gestalten. Die zweite Entwicklungsrichtung hingegen zeigt eine mögliche Bebauung im Inneren des Deponiegeländes auf. Ein äußerer Grünstreifen soll dabei um das Baufeld herum verbleiben. Für die zweite Entwicklungsrichtung müsste ein Rückbau der Deponie in Erwägung gezogen werden. Die Universität Rostock führte dazu auch Überlegungen durch mit dem Ergebnis, dass es möglich ist, die Deponie zu räumen und rückzubauen.

Die beiden Entwicklungsrichtungen sind keine konkreten Entwürfe, sie zeigen lediglich die Absicht der Stadtverwaltung, wie mit dem Gelände verfahren werden soll. Die Verwaltung hält es für möglich, dass die Fläche in den kommenden 20 bis 30 Jahren in Anspruch ge-

141 Vgl. Hansestadt Rostock 2011e

142 Vgl. Henschel 2011: 20

nommen wird<sup>143</sup>. Bis dahin müssen Stadt, Entwickler und Investoren Ideen und Konzepte zur Nutzung der Deponie entwickeln.

---

143 Vgl. Köppen 2012



Abb. 57: Solarpark auf der Deponie



Abb. 58: Recyclinghof

## 3.2 Bestandsanalyse

### 3.2.1 Nutzungsstruktur

Die Analyse der Nutzungsstruktur untersucht, welche Nutzungen im Betrachtungsbereich vorhanden sind und welche Beziehungen zwischen diesen Nutzungen bestehen<sup>144</sup>. Dabei umfasst die folgende Analyse der Nutzungsstruktur Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Grünflächen und sonstige Nutzungen. In der Kategorie Wohnen werden alle Wohnformen zusammengefasst, unabhängig von ihrer Form und Größe. Die bauliche Gestaltung der Wohngebäude ist in der Bau- und Siedlungsstrukturanalyse dargestellt (siehe Kap. 3.2.2, S. 46). Die Kategorie Gewerbe umfasst verschiedene gewerbliche Nutzungen vom verarbeitenden Gewerbe bis zum Dienstleistungsgewerbe wie Speditionen und Handwerksbetriebe. Schwerindustrie ist hingegen nicht vorhanden. Verkehr beinhaltet alle Verkehrsflächen im Betrachtungsbereich. Dazu zählen Straßen, Buslinien und Straßenbahnen. Mit Grünflächen bzw. freiräumlichen Nutzungen sind Parks oder öffentliche Plätze gemeint. Die Freiraum- und Grünstrukturanalyse gibt hierbei noch detaillierte Informationen (siehe Kap. 3.2.3, S. 56). Außergewöhnliche Nutzungen fallen unter die Kategorie sonstige

Nutzungen und kommen im Betrachtungsgebiet jeweils nur einmal vor.

#### *Im Planungsgebiet*

Das Planungsgebiet besteht fast ausschließlich aus Grünflächen. Das Deponiegelände ist aufgrund der Begrünung an der Oberfläche eine Grünfläche. Auch viele angrenzende Bereiche im Planungsgebiet zeichnen sich durch eine Grünflächennutzung aus. Auf der Deponie befindet sich ein Recyclinghof, der als städtische Betriebsanlage unter die sonstigen Nutzungen fällt (siehe Abb. 58). Auch die Photovoltaikanlage auf dem Gelände der Deponie unterliegt dieser Kategorie. Hier ist die Erzeugung von Strom durch Solarenergie die vorherrschende Nutzung (siehe Abb. 57). Der Uferweg entlang der Warnow ist den Verkehrsflächen zuzurechnen.

#### *Im Umfeld des Planungsgebiets*

Im Westen des Planungsgebiets befindet sich Gehlsdorf. Der Stadtteil besteht überwiegend aus Wohnnutzung. Eine Kleingartenanlage an der Warnow kann den Grünflächen bzw. freiräumlichen Nutzungen zugeordnet werden. Zwar besteht die Anlage aus vielen freizeithlich genutzten Gebäuden, die Gartennutzung steht jedoch hier im Vordergrund. In Gehlsdorf befindet sich ebenfalls das Zentrum für Nervenheil-

<sup>144</sup> Vgl. Schwalbach 2009: 41–42



Abb. 59: Gewerbenutzung: Osthafen



Abb. 60: Dierkow-Neu

kunde. Die Klinik zählt zu den sonstigen Nutzungen. Nördlich des Planungsgebiets liegen Toitenwinkel und Dierkow (siehe Abb. 60). Die Stadtteile bestehen überwiegend aus Wohngebäuden, wobei Dierkow in drei Ortsteile untergliedert ist: Dierkow-West, -Ost und -Neu. Im Gewerbegebiet Osthafen im Osten des Betrachtungsbereichs ist die vorherrschende Nutzung Gewerbe (siehe Abb. 59). Dabei handelt es sich vor allem um Dienstleistungsgewerbe. Einziges nennenswertes verarbeitendes Gewerbe ist eine Fabrik für Baustoffe.

In der Gesamtschau gibt es im Betrachtungsbereich viele ähnliche Nutzungen. Die Umgebung des Planungsgebiets ist vor allem durch Wohnnutzung gekennzeichnet. Es gibt kein großes Nutzungsgefälle und auch nur wenige Konflikte zwischen den Nutzungen. Die Klinik oder die Kleingartenanlage im Betrachtungsbereich haben keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Wohnnutzung. Einziger Konfliktpunkt ist die räumliche Nähe zum Gewerbegebiet Osthafen. Hier können Emissionen und Lärm die Wohnqualität stören und die Aufenthaltsqualität der Klinik für Neurologie mindern.

Die Nutzungen sind in Abb. 61 verortet. Sie sind flächenbezogen dargestellt, d.h. in den

Flächen wird jeweils die vorherrschende Nutzung bestimmt. Ein Gebiet mit überwiegend Wohnnutzung bekommt das Merkmal Wohnen, ist das Gebiet jedoch hauptsächlich durch Gewerbenutzung geprägt, erhält es das Merkmal Gewerbe.

**Folgende Seiten:**

Abb. 61: Nutzungsstruktur



# Nutzungsstruktur



-  Wohnen
-  Gewerbe/Büro
-  Sonstige Nutzung
-  Gewässer
-  Grünfläche
-  Überbaute Freifläche/Platz/Betriebshof
-  Verkehrsfläche
-  Abgrenzung Betrachtungsbereich
-  Abgrenzung Planungsgebiet

 M. 1:8.000  0m 100m 200m 300m





Abb. 62: Gehlsdorf



Abb. 63: Klinik für Neurologie

### 3.2.2 Bau- und Siedlungsstruktur

Die Bau- und Siedlungsstrukturanalyse untersucht die räumliche Beschaffenheit der Baustrukturen und Siedlungen im Betrachtungsbereich. Das Planungsgebiet selbst ist nicht bebaut. Einzige Ausnahmen stellen der Recyclinghof und die Photovoltaikanlage dar. In der angrenzenden Umgebung gibt es aber vielfältige Bebauungsstrukturen, die untersucht werden sollen. Dabei werden Form, Größe und Alter der Gebäude beschrieben. Zudem legt das Kapitel dar, welche räumliche Wirkung die Bebauungsstrukturen auf das Planungsgebiet haben.

#### *Westlich des Planungsgebiets*

Die Gebäude der Klinik für Neurologie im Westteil des Betrachtungsbereichs bestehen schon seit 1986<sup>145</sup>. In den Jahren nach der Wende wurde die Klinik durch neuere Gebäude ergänzt. Das zweigeschossige Hauptgebäude liegt im Zentrum des Geländes und wurde 2005 errichtet<sup>146</sup>. Alle Gebäude bilden eine Häusergruppe im sogenannten Pavillonssystem mit Wirtschafts- und Verwaltungsbauten in der Mitte und den Krankenbauten zu beiden Seiten. Die aufgelockerte Pavillonst-

ruktur ist typisch für psychiatrische Anstalten des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Durch die Zugehörigkeit aller Gebäude zu einer Nutzung wirkt die Häusergruppe geschlossen und zurückgezogen. Deutlich wird dies auch im Gebäude für die forensische Psychiatrie (siehe Abb. 64). Das Gebäude steht etwas außerhalb des Klinikgeländes. Es verfügt zum Schutz der Patienten über eine hohe Mauer aus Beton, die parallel zur Grenze des Planungsgebiets verläuft. Dadurch wird es zu einem markanten und abweisenden Gebäude im Umfeld des Planungsgebiets. Die restlichen Bauten der Klinik sind vom Planungsgebiet aus nicht wahrnehmbar. Gründe dafür sind zum einen die geschlossene Bauweise und zum anderen der rege Baumbestand, hinter dem sich die Gebäude „verstecken“.

Weiter westlich hinter der Klinik liegt der Stadtteil Gehlsdorf. Er besteht überwiegend aus Stadtvillen. Im 19. Jahrhundert entwickelte sich der Stadtteil zu einem beliebten Wohnviertel für wohlhabende Bürger. Schiffskapitäne und Reeder wählten Gehlsdorf für ihren Alterssitz und bauten herrschaftliche Häuser. In der DDR-Zeit wurden die Stadtvillen dem Verfall preisgegeben. Heute sind viele Gebäude saniert und restauriert<sup>147</sup>. Die Gebäude sind

145 Vgl. Universität Rostock 1998

146 Vgl. Ludes 2005

147 Vgl. Hansestadt Rostock 2009b: 34



Abb. 64: Forensische Psychiatrie



Abb. 65: Wohnblocks in Toitenwinkel

im Stil der hanseatischen Architektur des 19. Jahrhunderts erbaut. Allerdings sind nach der Wende auch viele neue Gebäude hinzugekommen, die sich an einem gegenwärtig modernen Baustil orientieren. Fast alle Gebäude verfügen über zwei bis drei Geschosse. Durch die großen Gärten der Gebäude und die Freiflächen zwischen den einzelnen Häusergruppen ist die Baustruktur aufgelockert und kleinteilig. Der Stadtteil wirkt eher zurückgezogen und in sich geschlossen, da von baustruktureller Seite nur wenige Verbindungen zum Planungsgebiet bestehen. Insofern ist der Stadtteil klar abgegrenzt vom Planungsgebiet.

Auf dem Gelände der Kleingartenanlage südlich des Klinikgeländes stehen ausschließlich Laubenhütten, die allerdings im Vergleich zu gewöhnlichen Kleingärten sehr groß und massiv ausfallen. Die Anlage besteht aus verdichteten eingeschossigen Flachbauten, die sehr eng zueinander stehen. Das Gelände des Kleingartenvereins ist eingefriedet und mit einer hohen Mauer umgeben. Besucher dürfen nur mit Erlaubnis des Kleingartenvereins auf das Gelände. Die Anlage hat einen geschlossenen und abweisenden Charakter, daher wirkt sie vom Planungsgebiet aus gesehen wenig einladend und klar abgegrenzt.

#### *Nördlich des Planungsgebiets*

Im Stadtteil Toitenwinkel befindet sich eine Wohnsiedlung, die aus freistehendem Geschosswohnungsbau in Plattenbauweise besteht. Die Gebäude sind schlicht und rationell gebaut worden, im Sinne des Städtebaus der DDR. Die Höhe der Gebäude ist mit vier bis fünf Geschossen im Bezug auf die umgebende Bau- und Siedlungsstruktur relativ hoch. Die Siedlung ist in den 1980er-Jahren entstanden und für 20.000 Einwohner konzipiert<sup>148</sup>. Sie wirkt sehr offen, da neben den größeren Abstandsflächen zwischen den Gebäuden größere Grünzüge die Siedlung umgeben. Wegen der Gebäudehöhe und ihrem massigen Baustil strahlen die Gebäude eine Dominanz gegenüber umliegenden Strukturen aus. Da sich die Siedlung nicht unmittelbar an der Grenze des Planungsgebiets befindet, büßt sie allerdings viel von ihrer Wirkung ein.

Ebenfalls nördlich des Planungsgebietes befinden sich Dierkow-West und -Ost. Mitte der 1930er-Jahre entstanden die Siedlungen zusammen als Unterkunft für Arbeiter der Flugzeugbauindustrie<sup>149</sup>. Beide Siedlungen bestehen weitestgehend aus Einfamilienhäusern, die in einheitlicher Form errichtet worden sind.

<sup>148</sup> Vgl. Hansestadt Rostock 2009b: 33–34

<sup>149</sup> Ebenda: 33



Abb. 66: Dierkow-West



Abb. 67: Verlassene Gebäude im Osthafen

Im Vergleich zu heutigen Einfamilienhäusern sind sie eher schlicht gebaut. Dies liegt an der ressourcensparenden Bauweise aus den 1930er-Jahren, bei der im Zuge von Kriegsvorbereitungen Material zum Bauen an anderer Stelle als im Wohnungsbau gebraucht wurde. Beim Bau der Siedlungen hatte die Stadt darauf geachtet, dass große Grundstücke für die Selbstversorgung durch Gartenbau und Viehzucht bereitgestellt werden<sup>150</sup>. Deswegen ist die Baustruktur offen und aufgelockert und alle Gebäude haben nur ein oder zwei Geschosse. Auf das Planungsgebiet wirkt die Siedlung rahmengenend, d.h. die Siedlung zieht eine klare Grenze zwischen Freiraum und Bebauung und gibt dem Raum somit eine feste Struktur.

#### *Östlich des Planungsgebiets*

Das im Osten gelegene Gewerbegebiet Osthafen besteht aus einer Mischung von unterschiedlichen Gewerbebauten. Die Gebäude im Osthafen sind in ihren Ausmaßen unterschiedlich hoch und breit. Vielfach handelt es sich dabei um Flachbau. Einzelne Verwaltungsgebäude ragen aus der Masse der Gebäude heraus. Die Gebäude sind schlicht und industriell gebaut. Es handelt sich um eine rationell-funktionale Bauweise. Das Gebiet ist nicht systematisch gewachsen und wirkt ungeordnet und

wenig überschaubar<sup>151</sup>. Zum Teil gibt es stark verdichtete Bereiche, wohingegen andere Bereiche gar nicht oder nur sehr gering bebaut sind. Viele Gebäude werden nicht mehr genutzt und werden dem Verfall preisgegeben (siehe Abb. 67). Durch die lose Bebauung ist keine klare Grenze von Bebauung und Freiraum erkennbar. Insbesondere im Grenzgebiet zwischen Osthafen und Deponie gibt es viele Brachflächen.

#### *Südlich des Planungsgebiets*

Der Stadthafen liegt südlich gegenüber dem Planungsgebiet und besteht einerseits aus historischen Gebäuden aus dem 19. Jahrhundert sowie aus mehreren modernen Gebäuden. Ursprünglich wurden die historischen Gebäude schlicht und zweckbestimmt für den damaligen Hafenumschlag gebaut. Viele alte Gebäude sind im Zuge der Öffnung des Stadthafens nach der Wende saniert und modernisiert worden. In den letzten Jahren kamen noch mehrere Bürogebäude hinzu.

Die Gebäude sind auf einer weiten Fläche einander in Gruppen zugeordnet, die von größeren Freiräumen umgeben sind. Das Areal wirkt stark überbaut, aber wenig genutzt. Außer

<sup>150</sup> Vgl. Hansestadt Rostock 2009b

<sup>151</sup> Vgl. Interessensgemeinschaft der Anlieger im Osthafengebiet Rostock e.V. 1996



Abb. 68: Promenade am Stadthafen



Abb. 69: Getreidespeicher im Stadthafen

an Veranstaltungstagen wirkt der Stadthafen menschenleer und verlassen. Viele Gebäude, wie z.B. die ehemaligen Getreidespeicher, sind massiv und hoch gebaut. Die Bebauung strahlt somit eine Dominanz auf die Umgebung aus (siehe Abb. 69). Auch auf das Planungsgebiet hat der Stadthafen eine baulich überlegene Wirkung. Der Stadthafen ist das „steinerne“ Pendant zum grünen Ufer vor der Deponie.

**Folgende Seiten:**

Abb. 70: Schwarzplan Planungsgebiet

Abb. 71: Gebäudehöhen

Abb. 72: Gebäudealter

# Schwarzplan



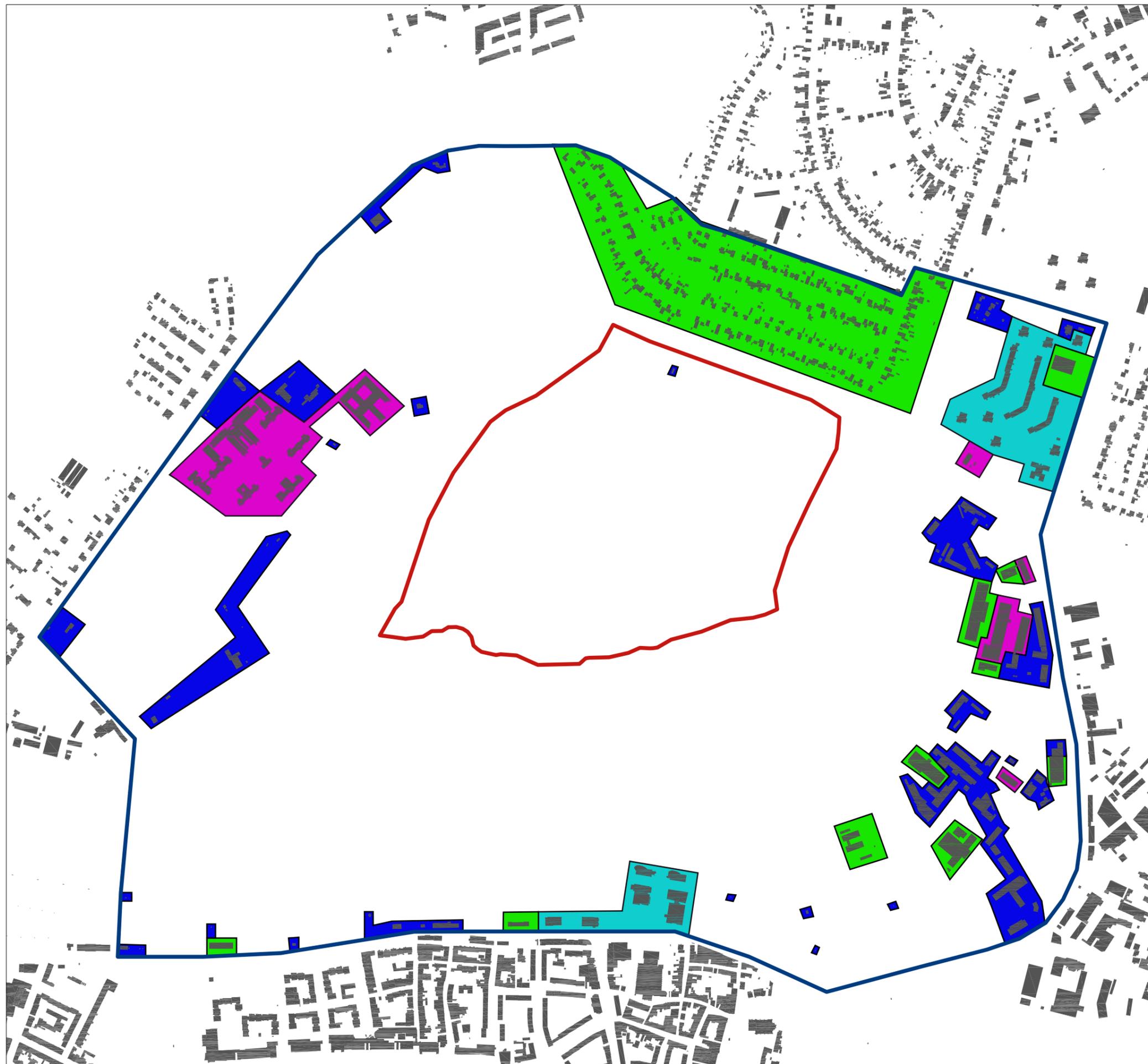
■ Gebäude

▲ M. 1:8.000





# Gebäudehöhen



5-und-mehr-geschossige Gebäude

3-bis 4-geschossige Gebäude

2-geschossige Gebäude

1-geschossige Gebäude

Abgrenzung Betrachtungsbereich

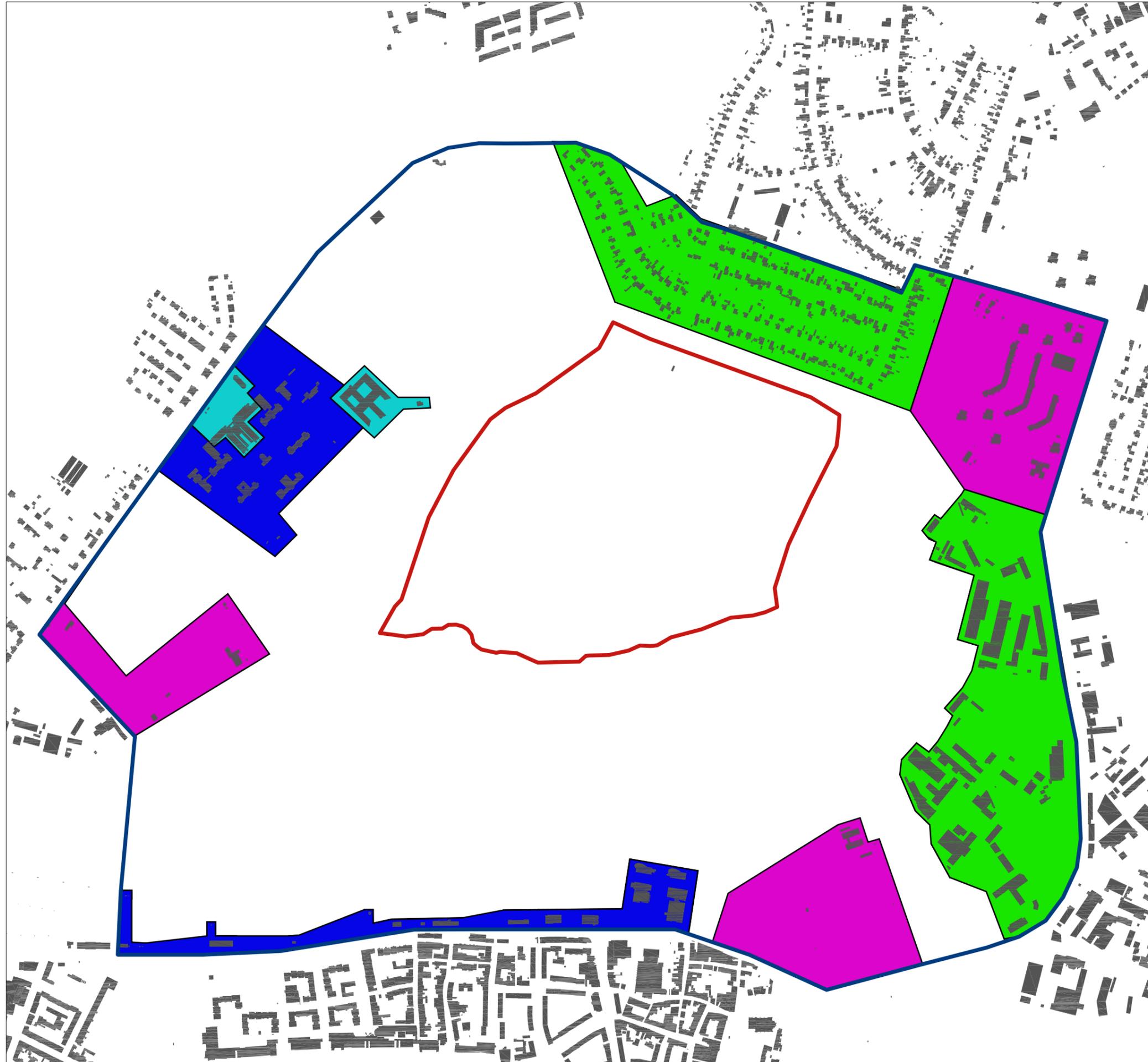
Abgrenzung Planungsgebiet

M. 1:8.000

0m 100m 200m 300m



# Gebäudealter



- Nach 1990
  - 1970er- und 1980er-Jahre
  - 1920er- und 1930er-Jahre
  - vor 1900
  - Abgrenzung Betrachtungsbereich
  - Abgrenzung Planungsgebiet
- M. 1:8.000
- 0m 100m 200m 300m





Abb. 73: Deponiegelände



Abb. 74: Uferweg an der Deponie

### 3.2.3 Freiraum- und Grünstruktur

Bei der Freiraumstruktur werden die freiräumlichen Nutzungen betrachtet, welche überbaute Plätze, Grünflächen oder Wasserflächen sein können. Dabei wird die Aneignungsart der Freiräume differenziert. Es gibt zum einen öffentliche Freiflächen wie Parks oder Uferpromenaden, zum anderen private Freiflächen wie Gärten oder Betriebsgelände. Die Analyse des Freiraums untersucht auch markante Strukturmerkmale im Freiraum. Solche Merkmale können z.B. Baumgruppen, Wege oder Zäune sein.

#### *Im Deponiebereich*

Das Planungsgebiet besteht fast ausschließlich aus Freiräumen, wobei die Deponie den größten Freiraum des Planungsgebiets in Anspruch nimmt. Sie besitzt an der Oberfläche eine Rekultivierungsschicht, die zur Abdeckung des Abfalls angelegt worden ist. Das Deponiegelände besteht so weitestgehend aus einer Graslandschaft (siehe Abb. 73). Für die Deponie gibt es keine Gestaltungsansprüche, was bedeutet, dass die Vegetation nicht sachgerecht gepflegt wird. Es werden keine Maßnahmen zum Schutz und zur Erhaltung des Pflanzenbestands durchgeführt. Zudem ist der Boden durch den Abfall stark verunrei-

nigt. Zeitweise bilden sich auch Wasserflächen auf der Deponie (sog. Nassstellen), die durch nicht direkt abgeleitetes Oberflächenwasser entstehen. Durch den aufgeschütteten Müll liegt das Gelände topographisch höher als seine Umgebung. Die höchste Stelle der Deponie liegt 14,1 Meter über N.N.<sup>152</sup>

Die Deponie befindet sich im Besitz der Stadt, ist aber keine öffentlich begehbare Grünfläche. Das Gelände ist mit einem Zaun eingefriedet und nur mit einer Genehmigung betretbar. Dadurch ist es nicht möglich, die Freifläche als solche zu erleben. Allerdings ist der Zaun an vielen Stellen durchbrochen und beschädigt, was zeigt, dass offenbar ein öffentliches Interesse an der Nutzung des Geländes besteht. Der Zaun ist eine Barriere, aber auch ein markantes Strukturmerkmal in der Landschaft. Eine starke Baumvegetation begleitet den Zaun. Vor allem in den westlichen und nördlichen Grenzbereichen der Deponie ist der Baumbestand so stark ausgeprägt, dass keine Sichtbeziehung auf das Gelände möglich ist. In den anderen Bereichen der Deponie sind weniger Bäume vorhanden. Hier erlauben „Lücken“ in der Vegetation Blicke auf das Gelände.

<sup>152</sup> Vgl. Weinhold 2007



Abb. 75: Ufervorland



Abb. 76: Uferweg Gehlsdorf

### *Im Uferabschnitt*

Der Uferabschnitt südlich der Deponie ist eine ausgewiesene Grünfläche, die der Erholung dient. Sie befindet sich entlang des Uferwegs am Fuß der Deponie. Vor dem Uferweg fällt das Gelände steil ab und mündet in ein weites Ufervorland, welches aufgrund von starkem Schilfbewuchs teilweise als Biotop unter Schutz steht<sup>153</sup>. Die Grünfläche ist öffentlich begehbar und wird von vielen Erholungssuchenden besucht.

Mehrere Strukturmerkmale prägen diesen Raum. An vielen Stellen gibt es Sitzbänke und Plätze zum Verweilen, von denen die Besucher einen guten Blick auf die historische Altstadt haben. Zudem befinden sich im Uferbereich zwei Stege, die weit in den Fluss hineinreichen und überwiegend von Anglern genutzt werden. Auch Boote legen dort gelegentlich an. Somit ist der Uferbereich im Gegensatz zum Deponeiegelände ein lebendiger und beliebter Freiraum im Planungsgebiet<sup>154</sup>.

### *Im Umfeld des Planungsgebietes*

Auch im Umfeld des Planungsgebietes gibt es viele Freiräume. Unmittelbar westlich grenzt der Hechtgraben an. Das Gelände ist durch

eine Graslandschaft geprägt, durch die ein kleiner Bach fließt. Es ist ein naturnaher Raum, der mehrere geschützte Feuchtwiesenbiotope umfasst. Zudem dient das Gebiet als Überflutungsfläche für den Hochwasserschutz. Weiter nördlich davon schließen Parkflächen und Moorlandschaften an, so dass sich ein längerer Grünzug ergibt.

Im Osten grenzt eine ehemalige Spülfläche an das Planungsgebiet an, auf der früher das Material von Ausbaggerungen in der Warnow abgeladen wurde. Heute befinden sich dort ein lichter Bestand an Bäumen und mehrere Wassergräben. Im 14. Jhd. ließ die Stadt die Gräben als Militäranlagen anlegen, die jedoch heute keine Funktion mehr als solche haben<sup>155</sup>. Als gestalterische Elemente geben die Gräben der Landschaft eine Struktur und grenzen unterschiedliche Räume voneinander ab.

Hinter der Spülfläche schließen sich die Brachflächen des Gewerbegebiets Osthafen an, die durch den Rückbau einiger Betriebe entstanden sind. Betonplattenwege, hohe Mauern und Zäune sowie die Reste gewerblicher Anlagen prägen diese Freiflächen. Zum Teil sind die Böden durch Altlasten stark verunreinigt.

<sup>153</sup> Vgl. Henschel 2011: 33

<sup>154</sup> Vgl. Köppen 2012

<sup>155</sup> Vgl. Freynhagen 1930: 12

Auch die umliegenden Wohngebiete verfügen über Frei- und Grünräume. Zwischen den Wohnblöcken der Großwohnsiedlung Toitenwinkel sind viele Abstandsgrünflächen vorhanden. Die Arbeitersiedlungen in Dierkow-West und -Ost haben grundstücksbezogen größere Gärten, die früher zum Anbau landwirtschaftlicher Produkte verwendet wurden (siehe Kap. 3.2.2 Bau- und Siedlungsstruktur, S. 46). Ebenso haben die Wohnhäuser und Stadtvillen in Gehlsdorf große Gärten. Auch auf dem Klinikgelände in Gehlsdorf befinden sich mehrere Gärten, die zum Teil über einen beträchtlichen Baum- und Pflanzenbestand verfügen. Teile davon sind sogar unter Denkmalschutz gestellt<sup>156</sup>.

**Folgende Seite:**

Abb. 77: Freiraum- und Grünstruktur

---

156 Vgl. Henschel 2011: 17



# Freiraum- und Grünstruktur



- Öffentliche Grünfläche
- nicht zugänglich
- Private Grünfläche

### Strukturmerkmale:

- Zaun/Mauer
- Hecke/Dichter Baumbestand
- Sitzmöglichkeiten
- Stege

- Abgrenzung Betrachtungsbereich
- Abgrenzung Planungsgebiet

M. 1:8.000

0m 100m 200m 300m





Abb. 78: Dierkower Damm



Abb. 79: Dierkower Kreuz

### 3.2.4 Verkehrsstruktur

Die Analyse der Verkehrsstruktur untersucht im Betrachtungsbereich den Bestand an Verkehrsflächen und -anlagen und deren Einbindung in Verkehrsnetze der Stadt. Verkehr wird in der folgenden Analyse nach Art des Verkehrsmittels unterschieden, wobei der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der nicht-motorisierte Individualverkehr (NMIV) betrachtet wird. Letzterer umfasst den Fußgänger- und Radfahrerverkehr.

#### MIV

Im Norden verläuft die Hauptverkehrsstraße Dierkower Damm, der das Planungsgebiet mit dem Gewerbegebiet Osthafen und der Innenstadt verbindet. Das Stadtzentrum kann so in weniger als zehn Minuten erreicht werden. Eine schnelle Erreichbarkeit des Planungsgebiets ist also gegeben, allerdings gibt es auch viel Durchgangsverkehr. Im Planungsgebiet selbst sind keine befahrbaren Straßen für den MIV vorhanden. Einzig der Recyclinghof am Dierkower Damm ist mit dem Auto durch eine Zufahrt erreichbar. Auch Anlagen für den ruhenden Verkehr bzw. Parkplätze fehlen im Planungsgebiet. Besucher des Geländes – z.B. des Uferwegs – sind dadurch gezwungen,

ihre Fahrzeuge in anderen Bereichen wie den umliegenden Wohngebieten abzustellen.

#### ÖPNV

Das Planungsgebiet ist durch den Verkehrsverbund Warnow mit Bussen und Straßenbahnen erschlossen. Unmittelbar am Dierkower Damm befindet sich die Bushaltestelle Schenkendorfweg (siehe Abb. 80). Die Haltestelle dient vor allem der Anbindung des Wohngebiets im Norden und des Recyclinghofs. Der Busverkehr im 15-Minuten-Takt, wobei die Taktung zu den Hauptverkehrszeiten verdichtet wird. Neben der Bushaltestelle befinden sich auch mehrere Straßenbahnhaltestellen in der Nähe des Planungsgebiets. Im Ortsteil Dierkow-Neu gibt es die Haltestelle Dierkower Kreuz mit einer größeren Fahrgastumsteigeanlage (siehe Abb. 79). Die Haltestelle wird von vier Straßenbahnlinien und mehreren Buslinien angefahren und ist somit ein Drehkreuz für die Verteilung des öffentlichen Verkehrs im Nordosten der Stadt. Eine weitere Straßenbahnhaltestelle liegt in Toitenwinkel. Die Haltestelle Hafenallee sorgt für den ÖPNV-Anschluss der nahe gelegenen Wohnsiedlung. Die Straßenbahnen verkehren hier im 10-Minuten-Takt.

Trotz der guten Erschließung können die Haltestellen nicht die volle Erreichbarkeit des



Abb. 80: Bushaltestelle Schenkendorfweg



Abb. 81: Ausschnitt aus dem ÖPNV-Verkehrsnetzplan

Planungsgebiets gewährleisten. Ein Radius von 500 Metern um eine Haltestelle stellt einen zufriedenstellenden Netzzugang dar. Es entspricht der fußläufigen Entfernung von 7- bis 10 Minuten<sup>157</sup>. Legt man diesen Radius um die Haltestelle Schenkendorfweg (siehe Abb. 82), dann fällt auf, dass nicht alle Bereiche des Planungsgebiets zufriedenstellend abgedeckt sind. Hier sind also noch Defizite bei der ÖPNV-Erschließung vorhanden.

#### *Nicht motorisierter Individualverkehr*

Der Dierkower Damm ist mit einem breiten Fußgänger- und Radweg ausgestattet, der die Fahrbahn beidseitig begleitet. Östlich und westlich der Deponie gibt es zwei breit angelegte Fußgänger- und Radfahrerwege, die vom Dierkower Damm zum Uferbereich führen. Die Wege sind bei Fußgängern und Radfahrern sehr beliebt und oft genutzt. An der Warnow verbindet ein Uferweg die beiden Wege vom Dierkower Damm. Dieser Uferweg liegt entlang des Gehlsdorfer Ufers und erstreckt sich am Wasser bis zum Osthafen. Im Gewerbegebiet ist der Weg jedoch unterbrochen, so dass keine direkte Verbindung zur Innenstadt entsteht. Dadurch können die Fußgänger und Radfahrer den Weg nicht als Alltagsweg nutzen, um

zwischen Innenstadt und den äußeren Ortsteilen zu pendeln. Der Uferweg hat so eher einen Freizeitcharakter und dient zur Erholung.

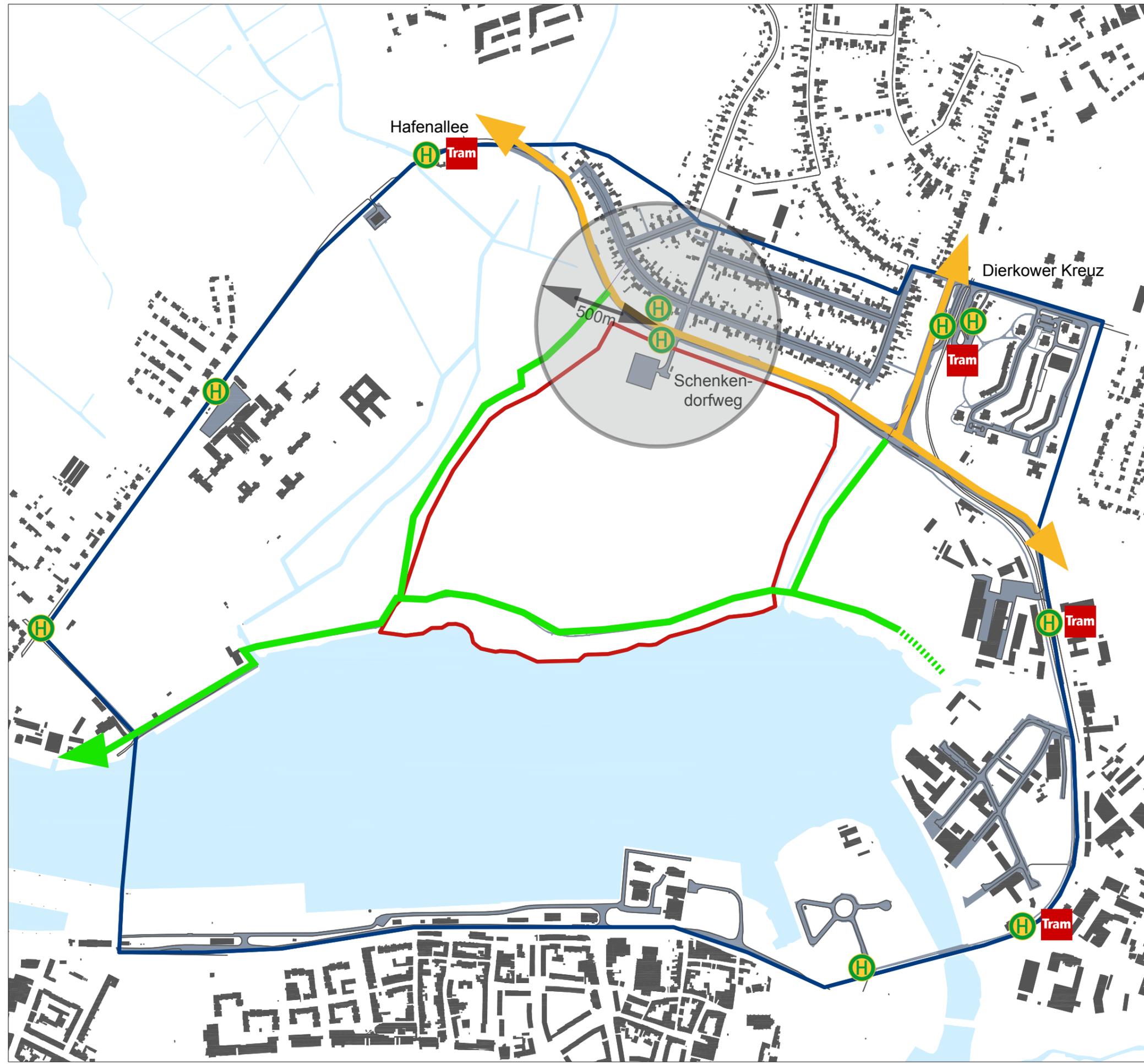
Insgesamt gesehen ist die Verkehrsstruktur des Planungsgebiets stark durch den NMIV geprägt. Andere Verkehrsarten haben in der Erschließung eine geringe Bedeutung. Somit ergeben sich im verkehrsplanerischen Bereich bislang keine konkurrierenden Nutzungsansprüche. Allerdings ist es mit der derzeitigen Verkehrsstruktur schwierig, das Planungsgebiet auf anderem Wege als zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen. Abb. 82 zeigt die Verkehrsstruktur als graphische Darstellung.

#### **Folgende Seiten:**

Abb. 82: Verkehrsstruktur

<sup>157</sup> Vgl. Regioanler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock 2005: 29–31

# Verkehrsstruktur



- Verkehrsfläche
  - Hauptverkehrsstraße
  - Fuß- und Radweg
  - ÖPNV-Haltestelle
  - Tram - mit Straßenbahn
  - Abgrenzung Betrachtungsbereich
  - Abgrenzung Planungsgebiet
- M. 1:8.000
- 0m 100m 200m 300m



	Potenziale	Mängel
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele Wohnflächen, wenige Störungen für andere Nutzungen</li> <li>• Ausreichend Grünräume im Umfeld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monotone Nutzung durch Wohngebiete, keine Nahversorgung (Supermarkt, Post etc.)</li> <li>• Störungen vom Gewerbegebiet Osthafen (Emissionen, Lärm)</li> </ul>
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebiete im Norden wirken abgrenzend und geben dem Raum eine feste Struktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ungeordnete Entwicklung im Gewerbegebiet Osthafen, viele Brachflächen</li> <li>• Zurückgezogene Bebauung im Westen</li> </ul>
Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiräume sind durch Gewässer gegliedert</li> <li>• Sichtbeziehungen zur Altstadt</li> <li>• Einbindung in Grünraumsystem der Stadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele Freiräume sind unzugänglich</li> <li>• Verunreinigte Böden durch Altablagerungen</li> <li>• Ungepflegte Gestaltung der Freiräume</li> </ul>
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Breite Wege für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>• Keine konkurrierenden Nutzungsansprüche zwischen den Verkehrsarten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschließung für MIV und ÖPNV fehlt oder unzureichend</li> </ul>

Abb. 83: Potenziale und Mängel

### 3.2.5 Potenziale und Mängel

Aus der vorherigen Analyse zur Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr des Planungsgebiets sind Mängel und Potenziale erkennbar. Diese werden in diesem Abschnitt zusammengefasst:

Im Umfeld des Planungsgebiets gibt es viele Wohngebiete, was den Vorteil hat, dass dort nur wenige Konflikte oder Flächenansprüche mit anderen Nutzungen entstehen. Allerdings sind bei dieser monotonen Nutzung keine Einrichtungen vorhanden, die Waren und Dienstleistungen des alltäglichen Bedarfs bereitstellen. Supermärkte, Drogerien, Arztpraxen oder Postagenturen fehlen z.B. im Planungsgebiet. Neben den Wohngebieten gibt es im Betrachtungsbereich Nutzungen, von denen Störungen ausgehen. Das Gewerbegebiet Osthafen stößt Emissionen und Lärm aus, was für Gebiete mit hohem Schutzanspruch problematisch ist. Die Wohnnutzung etwa ist besonders störanfällig. Die Aufenthaltsqualität und der Erholungswert können durch Emissionen und Lärm beeinträchtigt werden. Die Störungen werden aber zum Teil durch die ausreichende Versorgung mit Grünflächen kompensiert, so dass die Einwirkungen der Emissionen begrenzt sind.

Bei der Bebauungsstruktur ist positiv, dass die Wohngebiete nördlich vom Planungsgebiet abgrenzend wirken. Die Wohngebiete Dierkow-West und -Ost sind zeitgleich als ganze Siedlungen entstanden und bilden eine jeweils in sich geschlossene Gruppe von Gebäuden. Diese Bebauungsstruktur gibt dem Raum eine Struktur und zieht klare Grenzen, an denen sich eine spätere Bebauung im Planungsgebiet orientieren kann. In anderen Bereichen – vor allem im Osthafen – ist die Bebauung weniger strukturiert. Die ungeordnete und chaotische Struktur mit vielen Brachflächen ist ein gestalterischer Mangel. Problematisch sind auch die teilweise zurückgezogenen Bebauungsstrukturen im Westen des Planungsgebiets. Der Ortsteil Gehlsdorf ist derart in die Vegetation eingebettet, dass er von der Deponie aus nicht wahrnehmbar ist. Die Stadtvillen hinter der Klinik machen einen verschlossenen und isolierten Eindruck.

Ein Großteil der Flächen im Planungsgebiet sind Freiräume. Ein Mangel ist hier, dass viele öffentliche Freiräume nicht zugänglich oder schwierig zu erreichen sind. Zum Teil sind sie auch mit Altablagerungen belastet, weshalb auch die Böden in der Umgebung verunreinigt sind. Wegen der Funktionslosigkeit vieler Flächen ist die Vegetation im Planungsgebiet

weitgehend ungepflegt. Neben diesen Mängeln gibt aber auch eine Reihe von Potenzialen in der Freiraumstruktur. Wasser ist im Planungsgebiet ein gliederndes Element. Die Warnow begrenzt das Planungsgebiet im Süden; mehrere Wassergräben im Osten und der Hechtgraben im Westen der Deponie unterteilen das Gebiet und geben ihm eine Struktur. Ein weiteres Potenzial sind die Sichtbeziehungen zur Altstadt. Es gibt mehrere Aussichtspunkte, die einen Blick auf die Altstadt Rostocks erlauben. Auch die übergebietliche Einbindung in einen größeren stadtumgreifenden Grünzug ist aus freiraumplanerischer Sicht ein Potenzial.

Das Planungsgebiet ist gut für Radfahrer und Fußgänger erschlossen. Entlang des Ufers und der Deponie gibt es breite Wege. Mängel gibt es noch bei der Anbindung für den MIV und ÖPNV zu beseitigen. Straßen für den MIV sind nicht vorhanden und der ÖPNV erschließt das Gebiet nur unzureichend.

Insgesamt besitzt das Planungsgebiet viele Mängel, demgegenüber stehen aber auch viele Potenziale. Die aufgeführten Mängel sind häufig Ausdruck von Fehlentwicklungen oder fehlenden Entwicklungsimpulsen. Die Potenziale hingegen sind Möglichkeiten zur Neuordnung der Strukturen und geben Hinweise darauf, welche Entwicklungen förderlich für das Gebiet sein können. Das Konzept soll an die Potenziale anknüpfen und die Mängel soweit wie möglich minimieren.



## 4 Zwischenfazit

Rostock ist eine Stadt im Wandel, das zeigt auch die Geschichte der Stadt, die immer wieder durch Rückschläge und Blütezeiten gekennzeichnet ist. Die städtebaulichen Planungen der DDR haben Rostock nachhaltig geprägt, so sahen die zentralstaatlichen Pläne eine umfassende Industrialisierung und einen massiven Wohnungsbau vor. Die maritime Wirtschaft wurde ab den 1960er-Jahren massiv gefördert und die Hauptsiedlungspunkte wurden außerhalb der Innenstadt auf die grüne Wiese gesetzt. Diese Entscheidungen über die Entwicklung der Stadt wirken bis heute nach. In den vergangenen zwei Jahrzehnten nach der Wende hat Rostock eine positive Entwicklung genommen. So ist die Stadt trotz wirtschaftlicher Rückschläge wieder maritimer Großstandort und der Tourismus hat sich als wichtiger Wirtschaftsfaktor herausgestellt. Die Stadt ist ein bedeutender Kreuzfahrt- und Passagierfährhafen. Warnemünde und die mittelalterliche Innenstadt sind Touristenmagneten. Die alten Großwohnsiedlungen sind vielerorts saniert und renoviert worden und die Stadt ließ neue Straßen bauen sowie das ÖPNV-Netz erweitern. Die Bevölkerung nimmt leicht zu, was am Zuzug vieler junger Menschen liegt. Auch innerhalb der Stadt gibt es Wanderungsbewegungen. Viele Einwohner ziehen von den Großwohnsiedlungen in die innenstadtnahen Wohnquartiere. Auch das Wohnen an Wasserlagen ist beliebt.

Rostock hat sich somit seit der Wiedervereinigung schon in vielen Bereichen verändert. In anderen Teilen der Stadt ist aber noch Entwicklungsbedarf gegeben. Der Stadthafen und die angrenzenden Gebiete um die Unterwarnow sind Bereiche, die bislang noch vernachlässigt wurden und Impulse für eine Entwicklung brauchen. Auch das Planungsgebiet ist Teil dieser entwicklungsbedürftigen Bereiche. Der Standort wurde bis zur Wende als Deponie genutzt. Nach der Schließung und Rekultivierung wies die Stadt das Gelände als Park aus, der allerdings bis heute nicht realisiert wurde. Stattdessen ist das ehemalige Deponiegelände eine Brachfläche geblieben, die aufgrund von Gefahr für Umwelt und Gesundheit des

Menschen nicht betreten werden darf. Die zentrale Lage und Größe des Gebiets machen es allerdings zu einem potenziellen Standort für Nachnutzungen. Zudem möchte die Stadt zukünftig den Raum an der Unterwarnow stärker in den Fokus der Stadtentwicklung rücken.

Die Umgebung des Planungsgebiets ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt, deren Ausgestaltung von Großwohnsiedlung bis Stadtvillen reicht. Zudem befinden sich viele Grünflächen um das Deponiegelände, wie z.B. der Uferabschnitt an der Warnow. Das Planungsgebiet ist verkehrlich schlecht für den MIV und den ÖPNV angebunden, jedoch fußläufig und mit dem Fahrrad gut erreichbar.

Die jahrelange Nutzung als Deponiestandort hat dazu geführt, dass das Gelände im gesamtstädtischen Kontext eher vergessen und verloren wirkt. Die Bebauungsstrukturen in der Umgebung stehen von dem Gebiet abgewendet und auch viele Grünräume sind lange Zeit nicht gepflegt worden. Außerdem konzentrierte sich die Stadtentwicklung in den vergangenen Jahren weniger um das Gebiet im Nordosten der Stadt. Andere Projekte, wie z.B. die Stadterneuerung der Großwohnsiedlungen oder die Altstadtsanierung, hatten bisher mehr Priorität. Die längere Funktionslosigkeit nach Schließung der Deponie hat schließlich dazu beigetragen, dass das Gelände keine wichtige Rolle mehr in der Stadtentwicklung spielt. Die Fläche wurde lange Zeit sich selbst überlassen und ist heute ein verschlossener und funktionsloser Raum inmitten der Stadt.

Um das Planungsgebiet einzubinden, braucht das Gelände eine räumliche Öffnung. Das Gebiet muss sich zu den umgebenden Strukturen hinwenden. Dazu müssen neue Räume geschaffen und gestaltet werden. Somit können verschiedene Wechselwirkungen zwischen Planungsgebiet und Umgebung entstehen. Eine Öffnung kann durch die Neuordnung der Strukturen im Planungsgebiet erfolgen. Das Planungsgebiet braucht diese Strukturen, um eine neue Funktion im gesamtstädtischen Kontext zu finden. Auf diese Weise wird die ehemalige Deponie in die Umgebung und in die Stadt eingebunden.



## 5 Planungsvorschlag

### 5.1 Leitbild

Die eingangs formulierte Fragestellung hatte das Ziel, Möglichkeiten zur Nachnutzung der Deponie zu entwickeln. Mit den bisherigen Erkenntnissen aus den Stadt- und Planungsgebietsanalysen ist es nun möglich, konkrete Ziele für die Gebietsentwicklung aufzustellen und daraus ein Konzept zu erstellen. Dafür soll zunächst ein Leitbild entwickelt werden, das als anschauliche und übergeordnete Zielvorstellung die räumliche Entwicklung des Planungsgebiets steuern soll<sup>158</sup>. Ein Leitbild ist ein Bild oder eine Vorstellung eines erstrebenswerten Zustands<sup>159</sup>. Aus den bisherigen Ergebnissen entwickelt sich folgendes Leitbild:

**Neue Räume – Klare Strukturen:  
Einbindung durch Öffnung und Gliederung**



Das Leitbild verdeutlicht, dass der Raum einer Öffnung bedarf, um sich in die Umgebung zu integrieren – sowohl bei den Freiraum- als auch bei den Siedlungsstrukturen. Dies kann durch das „Eröffnen“ und Gestalten neuer Räume erfolgen. Diese neuen Räume müssen aber auch gegliedert sein, damit eine Einbindung funktioniert, gemeint ist eine geordnete Entwicklung der Räume, bei der Nutzungsüberlagerungen vermieden werden. Durch klare und deutliche Strukturen wird das Planungsgebiet wahrnehmbar und erhält Aufmerksamkeit im städtischen Kontext. Von außen soll erkennbar sein, dass ein neuer Stadtteil entsteht. Das Gebiet kehrt somit wieder in das Gedächtnis der Stadt zurück. Auf diese Art und Weise können sich verschiedene Bereiche im Planungsgebiet entwickeln, an die die Umgebung anknüpfen kann – Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr sollen so gestaltet werden, dass Wechselbeziehungen mit den umliegenden Strukturen entstehen. Das Planungsgebiet würde so stärker mit seiner Umgebung vernetzt werden. Vor diesem Hintergrund kann

sich das Planungsgebiet zu einem Impulsgeber für eine geordnete Entwicklung im gesamten Unterwarnow-Bereich entwickeln.

Das Leitbild ist ein strategisches Oberziel und dient als Orientierung für das nachfolgende Konzept. Aus diesem Leitbild ergeben sich mehrere Unterziele, die als Handlungsmaßnahmen formuliert und verschiedenen Kategorien zugeordnet sind. Damit sind die Felder für den planerischen Lösungsansatz abgesteckt. Abb. 84 zeigt das Konzept in einer graphischen Übersicht.

Bei der Nutzungsentwicklung wird eine geeignete Bestimmung für das Gebiet gefunden, welche zur Öffnung des Raums beitragen soll. In diesem Sinne sollte die Nutzung eine einladende Wirkung haben, wofür eine überregionale Kultur- oder Veranstaltungsstätte

in Frage kommt. Sie würde Besucher und Touristen aus dem ganzen Stadtgebiet anziehen. Mit der Errichtung eines solchen Ausflugsziels wird der Bekanntheitsgrad des Planungsgebiets gesteigert und der Raum zur Stadt hin geöffnet.

Auch eine Nutzung, die schon im Umfeld des Planungsgebiets vorhanden ist, soll auf der Fläche realisiert werden. Eine Wohnnutzung ist hier sehr naheliegend, aber auch die Verwendung als Park ist vorteilhaft. Dies ermöglicht es, das Gebiet stärker in den städtischen Kontext einzubinden. Die Nutzungsstruktur sollte klar abgegrenzt sein, um keine Konflikte zwischen den Nutzungen und der Umgebung zu erzeugen.

Auch bei der baulichen Entwicklung sollte darauf geachtet werden, dass eine Öffnung des Raums stattfindet, was durch eine aufgelockerte und kleinteilige Bau- und Siedlungsstruktur zu bewirken ist. Die Bebauung sollte sich an der Nutzung orientieren. In diesem Sinne bedeutet Öffnung, für die Errichtung der Kultur- und Veranstaltungsstätten architektonisch interessante und individuelle Baukörper zu entwickeln. Die Baustruktur im übrigen Gebiet sollte sich an der Umgebung ausrichten, d.h. die Baukörper müssen sich in Art und Umfang an den Bestand anpassen, der ja auch aufgelockert ist. Daneben sollte die Baustruktur

<sup>158</sup> Vgl. Fürst; Scholles 2008: 288

<sup>159</sup> Vgl. Ritter 2005: 602



Abb. 84: Aufbau des Konzepts

tur gegliedert sein, um Anordnungen zu betonen, Zugehörigkeiten zu demonstrieren und Anknüpfungspunkte für die Bebauung in der Umgebung zu schaffen.

Bei der Gestaltung der Freiräume ist es zunächst wichtig, das Deponiegelände zu öffnen und zu reaktivieren, wodurch ein neuer Raum entsteht, der gestaltet werden kann. Die Gestaltung der Freiräume ist im Planungsgebiet zum Teil bereits vorhanden. Bei der Neugestaltung der Freiräume soll dabei mit den Elementen gearbeitet werden, die den Charakter der Freiräume bereits jetzt ausmachen. Dazu zählen neben der Uferweggestaltung und den weitläufigen Freiflächen vor allem die Gewässer im Gebiet. Die Gestaltung mit Wasser kann dazu beitragen, die Masse an Fläche aufzubrechen und zu gliedern. Wasser wird somit zu einem zentralen Element in der Neugestaltung der Freiräume.

Die Verkehrserschließung ist eine notwendige Voraussetzung für eine funktionierende Nachnutzung. Die bereits existierenden breiten Fuß- und Radwege im Gebiet sind ein positiver Aspekt und sollen auch im Konzept übernommen werden. Sie sorgen schon heute für eine Öffnung des Raums. Allerdings sollte eine Erschließung auch für andere Verkehrs-

mittel wie MIV und ÖPNV geschaffen werden. Die Verkehrsführung war bisher ungeordnet und benötigt nun klare Strukturen. Vor allem vor dem Hintergrund einer übergeordneten Erschließung im Stadtgebiet ist ein durchgängiger Weg am Ufer sehr wichtig.

Die Erarbeitung des Konzepts muss immer im Kontext der Stadtentwicklung im gesamten Unterwarnow-Bereich gesehen werden. Bei den Überlegungen zur Einbindung der Fläche in die Umgebung ist es wichtig zu bedenken, wie sich die umgebenden Flächen entwickeln könnten. Auch umgekehrt ist zu berücksichtigen, welche Auswirkungen das Konzept auf die Umgebung haben könnte.

Die Themenbereiche für das Konzept erheben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, vielmehr soll eine grundsätzliche Denkrichtung oder Entwicklungsrichtung aufgezeigt werden. Weitere Maßnahmen können unter veränderten Bedingungen hinzutreten oder abgewandelt werden. Die Präzisierung des Konzepts in der Umsetzung ist Planungsprozessen vorbehalten, die sich in der Praxis anschließen müssen.

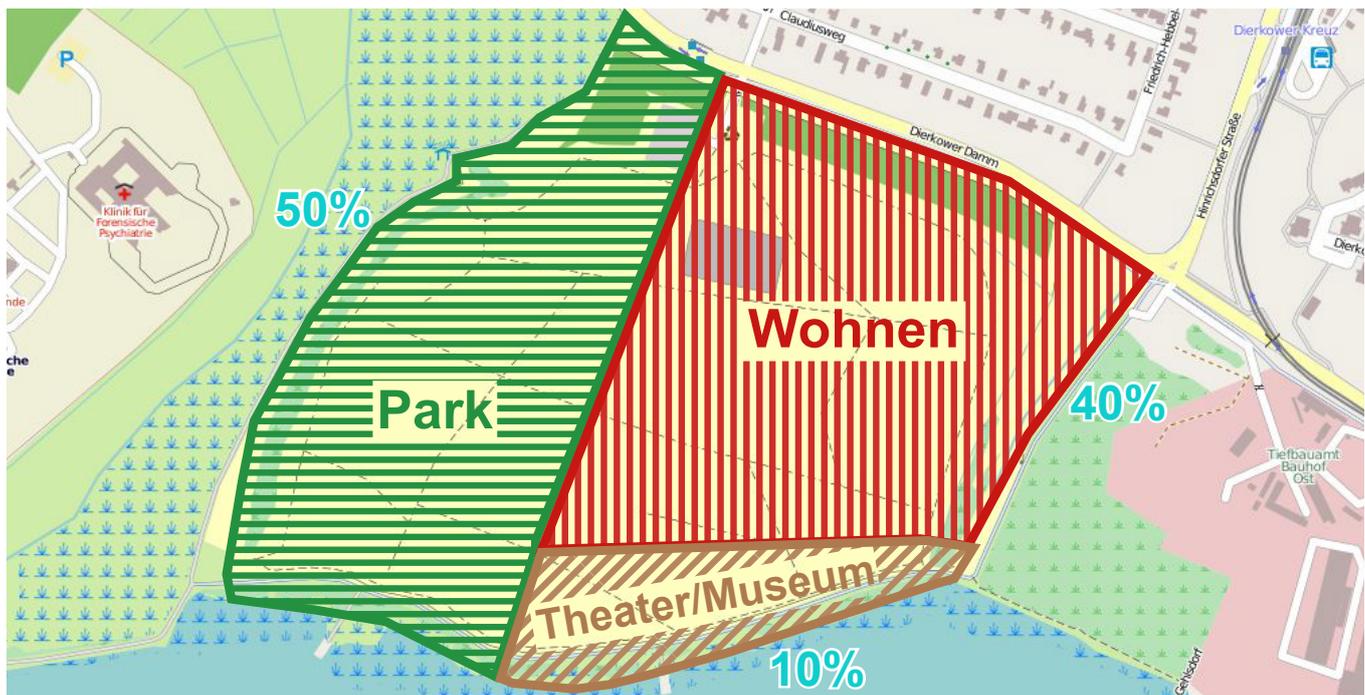


Abb. 85: Konzept-Zonierung

N^ ohne Maßstab

## 5.2 Konzept

### 5.2.1 Nutzungsentwicklung

#### *Einrichtung einer überregional bekannten Nutzung*

Der vordere südliche Bereich des Planungsgebiets ist für eine überregional bekannte Nutzung vorgesehen. Die Nutzung soll einen Bedeutungsüberschuss haben, d.h. über die Stadtgrenzen hinaus bedeutend sein. Dafür sollen zwei Nutzungen realisiert werden – zum einen soll die zentrale Spielstätte des Volkstheaters an diesem Platz ihren neuen Standort finden, zum anderen bekommt das Museum für Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte einen neuen Raum, um sich zu entfalten.

Aus der Analyse geht hervor, dass für die zentrale Spielstätte des Volkstheaters ein geeigneter Platz gesucht wird. Ebenso soll auch das Museum für Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte neu belebt werden, wobei noch nicht eindeutig entschieden ist, ob das Museum umzieht. Beide Kultur- und Veranstaltungsorte sind bislang an provisorischen Orten untergebracht, die wenig attraktiv oder ihrer Lage nach nicht genug öffentlichkeitswirksam sind (siehe Kap. 2.5.4 Freizeit, Kultur, Bildung, S. 27). Betrachtet man die gesamtstädtische

Entwicklung und ist sich der zentralen Lage des Planungsgebiets gegenüber der Altstadt bewusst, so ist es durchaus vorstellbar, einen Teil der Nutzung für diese Einrichtungen zu verwenden. Der Standort würde Touristen und Einheimische gleichermaßen anziehen. Durch die zentrale Lage könnten die Besucher schnell das Theater und Museum erreichen, wodurch sich ein Besucherstrom entwickeln und die neue Nutzung zu einem Entwicklungsimpuls für die ganze Umgebung werden könnte.

Die Karte aus der gesamtstädtischen Analyse über die kulturellen, freizeithlichen und Bildungseinrichtungen (siehe Kap. 2.5.4 Freizeit, Kultur, Bildung, S. 30) zeigt, dass keine Kultur- und Veranstaltungsstätten im Nordosten der Stadt vorhanden sind. Die neue Nutzung mit Theater und Museum ermöglicht es, auf die Stadtteile im Nordosten der Stadt aufmerksam zu machen und einen Erlebnisort entstehen zu lassen, der für die Stadt identitätsstiftend ist. Theater und Museum bekommen so einen repräsentativen Platz im Stadtgefüge. Insbesondere für das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum ist es wichtig, einen Platz in Wassernähe zu haben, da so der Bezug zur maritimen Umgebung geschaffen werden kann.

Von Theater und Museum gehen nur weni-

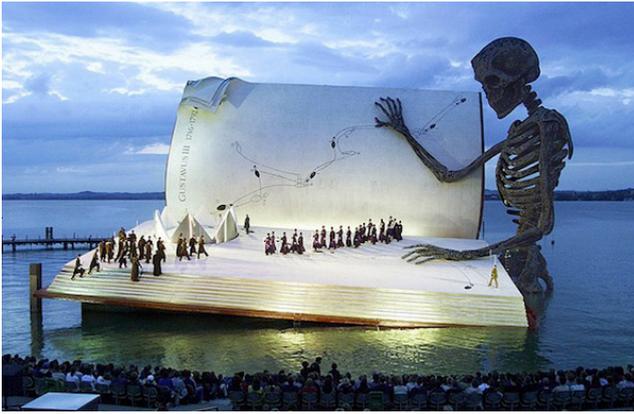


Abb. 86: Vorbild: Seebühne beim Bregenz-Festival (Bodensee)



Abb. 87: Museumsschiff Typ Frieden

ge Störungen aus, so dass die umgebende Wohnnutzung nur wenig beeinträchtigt wird. Hingegen belebt das Theater das Gebiet auch in den Abendstunden. Somit ist die Nutzung des Planungsgebiets nicht auf bestimmte Tageszeiten begrenzt und es entsteht ein urbaner und lebendiger Stadtteil. Darüber hinaus werden wichtige Arbeitsplätze geschaffen.

Theater und Museum stehen jeweils direkt am Warnowufer. Auf dem Wasser wird eine schwimmende Bühne eingerichtet, die im Wasser verankert ist (siehe Abb. 86). Im Sommer kann so Theater unter freiem Himmel und vor der Altstadtkulisse stattfinden. Auch die Museumsnutzung kann auf das Wasser ausgedehnt werden, indem das Museumsschiff im Wassergraben vor dem Museumsgebäude festmacht (siehe Abb. 87). Über eine Anlegestelle können die Besucher das Schiff vom Land aus erreichen. Die Ausstellung über den Schiffbau und die Schifffahrt ist somit an einem Ort untergebracht.

Durch das Einbinden des Wassers ist die neue Nutzung nicht mehr allein auf das Planungsgebiet beschränkt, sondern sucht aktiv nach Verbindungen mit der Umgebung. Somit entsteht ein maritimes Flair, das insbesondere für das Museum wichtig ist (siehe oben). Unmittelbar

neben dem Museum und Theater soll ein Gebäude mit gastronomischer Funktion wie ein Café oder Restaurant entstehen. An der Wasserkante können sich zudem weitere Nutzungen wie ein Kiosk oder eine Verleihstation für Ruder- und Wassertretboote ansiedeln (siehe Abb. 89). Somit sind mehrere Möglichkeiten für eine öffentliche Nutzung des vorderen Bereichs im Planungsgebiet geschaffen.

#### *Einrichtung einer umgebungstypischen Nutzung*

Im nördlichen Bereich des Gebiets soll eine Nutzung eingerichtet werden, die umgebungstypisch ist, d.h. dem Umfeld ähnlich ist. Die Umgebung ist hauptsächlich durch Wohnnutzung geprägt, weshalb es sich anbietet, den Bereich für Wohnen vorzusehen. Wohnbebauung würde sich in die Umgebung gut einfügen, da sie zum einen gute Anknüpfungspunkte für die umliegenden Wohngebiete bietet und zum anderen wenig Konfliktpotenzial mit anderen Nutzungen birgt. Die bereits existierenden Wohngebiete und das neue Wohngebiet können räumlich miteinander verknüpft werden und ein größeres Wohnareal bilden. Von der Wohnnutzung im Planungsgebiet gehen die gleichen Störungen aus wie von den umliegenden Wohngebieten, so dass mit nur wenigen Beeinträchtigungen zu rechnen ist.



Abb. 88: HafenCity

Die Analyse der Bevölkerungsentwicklung in Rostock zeigt, dass es innerhalb der Stadt Wanderungsbewegungen von den äußeren Stadtteilen in Richtung Innenstadt gibt. Auch ein leichter Bevölkerungszuwachs ist zu verzeichnen. Allerdings ist dieser Zuwachs weniger ausschlaggebend für den Bau von Wohnungen, entscheidender ist vielmehr der Anstieg der Wohnfläche pro Einwohner. In den vergangenen Jahren stieg der Wohnflächenbedarf pro Einwohner in Rostock kontinuierlich an. Mit einem weiteren Anstieg der Wohnfläche pro Person ist zu rechnen. Somit verändern sich die Wohnraumbedürfnisse (siehe Kap. 2.5.1 Wohnen, S. 21). Viele Menschen ziehen von den Großwohnsiedlungen im Nordwesten der Stadt in innenstadtnahe Wohngebiete, da es in den neuen Wohngebieten deutlich größere Wohneinheiten als in den Großwohnsiedlungen der 1950er- bis 1980er-Jahre gibt. Der Bau und die Planung von mehreren innerstädtischen Wohnbauprojekten ist zudem ein Beleg dafür, dass innenstadtnahe Wohnen in Rostock immer beliebter wird. Die Menschen suchen adäquaten Wohnraum, die der Rostocker Wohnungsmarkt in Zukunft immer weniger hergibt. Zudem ist auch das Wohnen am Wasser beliebt (siehe Kap. 2.5.1 Wohnen, S. 27). Das Wohnbauprojekt Holzhalbinsel zeigt beispielsweise, wie ein solches innenstadtna-

hes Wohnbauprojekt am Wasser aussehen könnte (siehe Abb. 29). In ähnlicher Form soll auch die Wohnnutzung im Planungsgebiet realisiert werden. Das Gebiet wird in Anlehnung an die Ortsteile in Dierkow als Dierkow-Süd bezeichnet.

Insgesamt sollen im Wohngebiet 86 Wohneinheiten entstehen, wobei vor allem junge Familien als Zielgruppe angesprochen werden sollen. Familiengerechtes Wohnen findet in Einzelhäusern mit großen Gärten statt. Im Wohnungsbestand sollen auch staatlich geförderte Wohnungen entstehen (sozialer Wohnungsbau). So kann ein breiter Marktzugang auch für einkommensschwache Bevölkerungsschichten gewährleistet werden, der der drohenden Verknappung von preisgünstigem Wohnraum entgegenwirkt.

Das Konzept sieht neben dem familiengerechten Wohnen die Unterbringung von Studenten und Senioren vor. Die Analyse zeigt, dass ein Zuzug vor allem von jungen Menschen in die Stadt erfolgt. Die Zahl der Studierenden ist stark angestiegen (siehe Kap. 2.5.4 Freizeit, Kultur, Bildung, S. 27). Daher ist in der Wohnbebauung ein Studentenwohnheim geplant, um den Bedarf nach studentischem Wohnen zu decken. Neben dem Zuzug von



Abb. 89: Bootsverleih in Hamburg



Abb. 90: Aufgelockerte Wohnbebauung

Studenten wird auch der Anteil an Menschen über 65 Jahre zunehmen (siehe Kap. 2.3 Bevölkerungsentwicklung und -struktur, S. 18). Dadurch steigt auch der Anteil an pflegebedürftigen Menschen. Alte Menschen brauchen eine altersgerechte Infrastruktur, sie sind z.B. auf Ärzte angewiesen und brauchen Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe. Viele ältere Menschen ziehen deshalb in die Städte, um von dem vielfältigen Angebot zu profitieren. Im Planungsgebiet ist aus diesem Grund eine Seniorenresidenz geplant. Somit entsteht ein Angebot an altersgerechtem Wohnraum und die Stadt kann auf den demographischen Wandel reagieren.

Um die Versorgung der Bevölkerung mit Dingen des alltäglichen Bedarfs sicherzustellen, gibt es in dem Gebiet ein kleineres Versorgungszentrum mit einem Supermarkt und mehreren Ladenflächen, z.B. für eine Drogerie, Bäckerei, Apotheke oder Postagentur. Das Versorgungszentrum befindet sich im nördlichen Bereich des Planungsgebietes an der Straßenbahnhaltestelle (siehe Abb. 96, Ansicht 3).

Neben dem überbauten Teil des Gebiets mit den Kultur- und Veranstaltungsstätten und der Wohnbebauung soll ein großer Teil von

Bebauung freigehalten werden. Dazu wird im westlichen Bereich ein großer Park entstehen, der mit dem angrenzenden Hechtgraben verbunden werden kann. Er dient dann als Landschaftspark mit ausgedehnten Wiesen und breiten Rad- und Fußwegen (siehe Kap. 5.2.3 Gestaltung der Freiräume, S. 86). Der Park soll im gesamtstädtischen Raum eine Art übergeordnete Funktion als Stadtpark erlangen, d.h. Bürger aus ganz Rostock sollen dorthin zur Erholung und zu sportlichen Aktivitäten kommen. Der Park trägt daher auch den Namen „Bürgerpark Dierkow“. In der Parkfläche werden zudem die Solarpanels aufgestellt, die zuvor in der Nähe des Recyclinghofs standen.

Die oben beschriebenen Nutzungen sind in Abb. 85 verschiedenen Zonen zugewiesen. Dabei sind die drei Hauptnutzungen Park, Wohnen und Theater/Museum eingezeichnet. Die untergeordneten Nutzungen, wie z.B. das Café/Restaurant, das dem Museum angegliedert ist, sind den Hauptnutzungen jeweils untergeordnet.



Abb. 91: Vorbild: Guggenheim-Museum Bilbao



Abb. 92: Vorbild: Sydney Opera House

### 5.2.2 Bauliche Entwicklung

Die Bebauung orientiert sich an der Nutzung des Gebiets. Im vorderen Teil des Planungsgebiets werden ein Theater und ein Museum errichtet, im rückwärtigen Bereich sind Wohnhäuser geplant. Der Raum für die Bebauung ist folgendermaßen gegliedert: Drei Wassergräben werden in das Gebiet gelegt, wodurch zwei Landzungen entstehen. An der Spitze dieser Landzungen stehen jeweils das Theater und das Museum. Eine weitere Landspitze, die durch die Wassergräben im Osten entsteht, wird in einen Park umgewandelt (siehe Abb. 95). Im hinteren Bereich der Landzungen finden die Wohnnutzungen ihren Platz.

#### *Entwicklung von architektonisch interessanten und individuellen Baukörpern*

Theater und Museum haben einen repräsentativen Charakter für das Gebiet und sollten deshalb architektonisch möglichst interessant und individuell gestaltet werden (siehe Abb. 91 und 92). Hier bietet es sich an, architektonische Wettbewerbe durchzuführen. Im Rahmen einer gesamtstädtischen Debatte mit Bürgern, Politikern, Planern und Architekten kann ein Entwurf gefunden werden, der von der Mehrheit der Bevölkerung getragen wird. Als bedeutungsvolle Raumobjekte im Stadtgebiet

sollten Theater und Museum eine starke Ausstrahlung haben und die Blicke der Menschen auf sich ziehen. Insbesondere im Hinblick auf die Lage gegenüber dem Stadthafen ist es wichtig, dass sie mit der historischen Altstadt in einer Wechselbeziehung stehen und einen architektonischen Akzent setzen. Beide Ufer müssen in einen räumlichen Dialog zueinander treten und miteinander „kommunizieren“. So kann der nördliche Bereich der Unterwarnow städtebaulich in Szene gesetzt werden. Eine Auseinandersetzung mit dem Thema Abfall und Deponie bietet sich bei der Gestaltung der Gebäude an. Das Planungsgebiet ist durch die Deponie zu einem künstlich geschaffenen Ort geworden, dementsprechend könnte die Nachnutzung zum Ausdruck bringen, dass hier ein solcher Ort einst existierte. Im Konzept haben Theater und Museum einen modernen und zeitgemäßen Baustil (siehe Abb. 96, Ansicht 4), es sind aber auch andere Gestaltungsmöglichkeiten denkbar.

#### *Verwendung einer offenen und kleinteiligen Bau- und Siedlungsstruktur*

Die Bebauungsstruktur im Norden des Planungsgebiets soll sich an den umgebenden Wohngebieten orientieren, d.h. sie soll kleinteilig, offen und aufgelockert wirken, aber auch



Abb. 93: Vorbild: Wohnhaus in der HafenCity

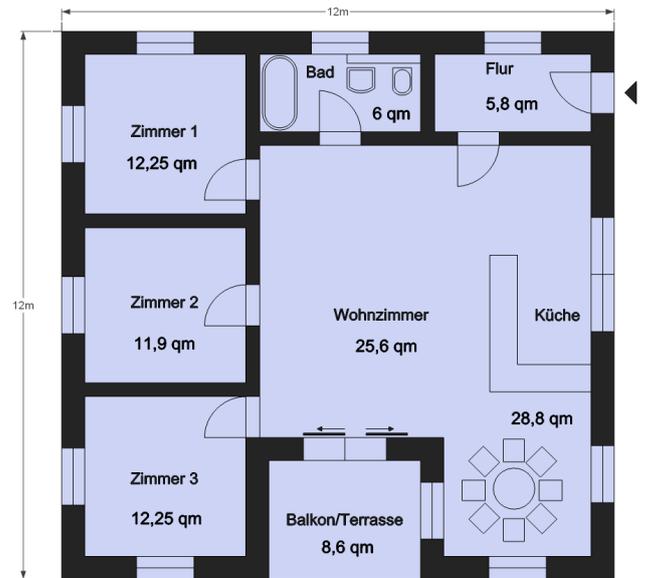


Abb. 94: Grundriss der Wohnhäuser

klar und abgrenzend sein. Auf diese Art und Weise sollen mehrere Stadthäuser, welche eine kubusartige Form haben, vereinzelt entlang der Landzungen errichtet werden. Die Gebäude haben eine ähnliche Gestaltung, um die Zugehörigkeit zur neuen Siedlung zu verdeutlichen. Sie sind zweigeschossig und beherbergen jeweils zwei Wohneinheiten (siehe Abb. 94). Alle Wohngebäude stehen an der Uferkante, so dass sich ein direkter Bezug zum Wasser ergibt. Der Zugang zum Wassersgraben ist für jedes Gebäude durch Stege und Anlegestellen gegeben (siehe Kap. 5.2.3 Gestaltung der Freiräume, S. 86).

Das Studentenwohnheim, die Seniorenresidenz und das Versorgungszentrum haben jeweils eine abgewandelte Form gegenüber den Wohngebäuden. Alle drei Bauten sind aufgrund ihrer Nutzung länger und höher als ein Wohngebäude. Auch das Theater und das Museum sind deutlich höher gebaut, wodurch die Wohngebäude vom gegenüberliegenden Ufer nicht auf den ersten Blick erkennbar sind. Im Vordergrund soll hier vor allem die repräsentative Nutzung durch die beiden Veranstaltungs- und Kulturstätten stehen.

Die Neubebauung kann Impulse für eine geordnete Entwicklung im Osthafen geben, darüber

hinaus entsteht auch eine neue Situation für die eher zurückgezogenen Bebauungsstrukturen in Gehlsdorf. Die geplante Bebauung kann hier die isolierten Stadtstrukturen integrieren und einbinden, aber auch den Wunsch, zurückgezogen wohnen zu wollen, respektieren.

#### Folgende Seiten:

Abb. 95: Konzeptplan

Abb. 96: Ansichten

Abb. 97: Schnitte



# Konzeptplan Dierkow-Süd



- Gebäude
- Gewässer
- Freiraum
  - Grünfläche öffentlich
  - Grünfläche privat
  - Röhricht/Schilf
- Verkehr
  - Straßenraum Gehwege/Plätze
  - Straßenraum Fahrbahn
  - Fuß- und Radwege

M. 1:3.000 0m 50m 100m 150m





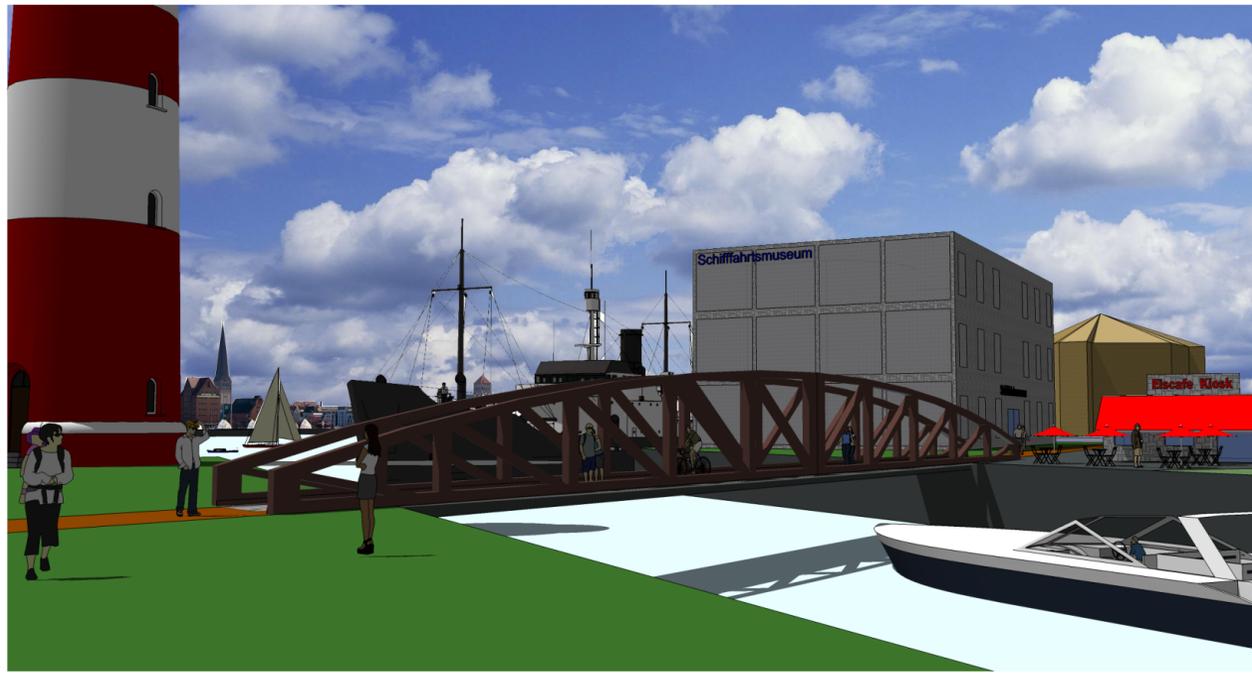
**Ansicht 1: Wohnstraße**



**Ansicht 2: Wassergraben**

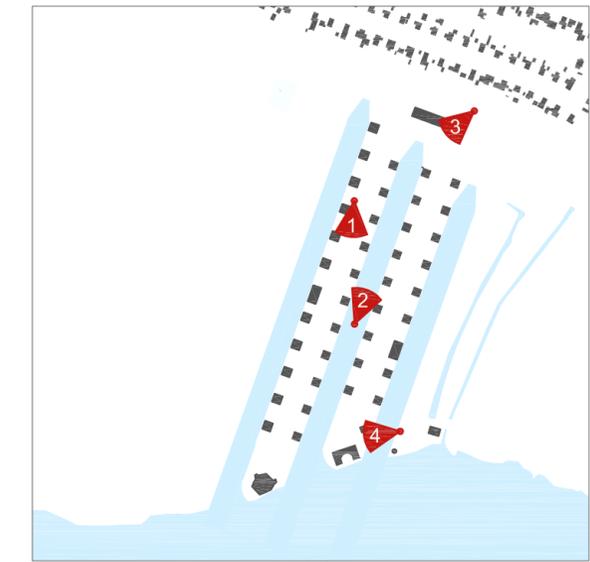


**Ansicht 3: Eingangssituation**



**Ansicht 4: Park an der Spitze**

**Ansichten**

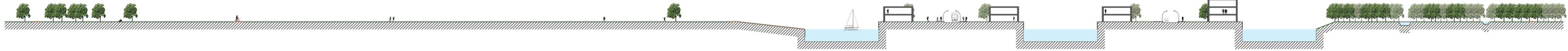
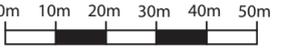


Bildanzeiger

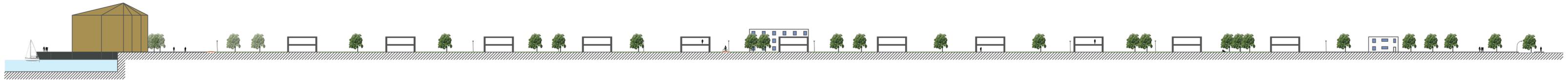


**Schnitte**

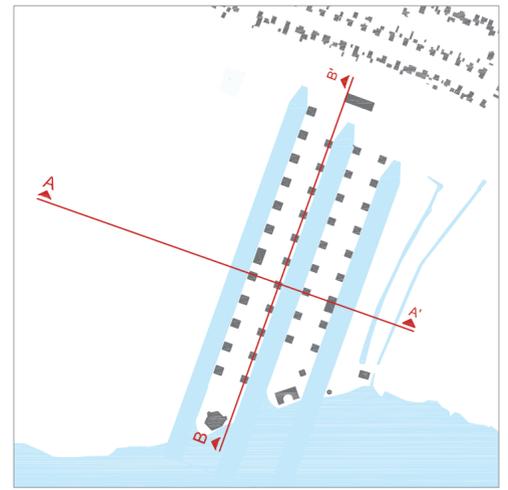
M. 1:1.000



**Schnitt A A'**



**Schnitt B B'**



Schnittanzeiger





Abb. 98: Vorbild: Duisburg Innenhafen



Abb. 99: Vorbild: Gorch-Fock-Park in Hamburg, Finkenwerder

### 5.2.3 Gestaltung der Freiräume

#### *Freiräume mit Wasserflächen gestalten*

Die Gestaltung der Freiräume ist ein wichtiger Bestandteil des Konzepts. Im vorangegangenen Kapitel wurde deshalb schon die Grundstruktur des Planungsgebiets deutlich gemacht. Es sollen zwei Landzungen und drei Wassergräben errichtet werden. Die Landzungen sollen wie zwei Finger in die Warnow hineinreichen. Wasser macht dabei ein wesentliches Element der Freiraumgestaltung aus. Durch die Gestaltung mit den Wassergräben kann sich das Planungsgebiet mehr zum Fluss hinwenden, wodurch die Warnow wieder stärker erlebbar wird. Durch die Gestaltung mit Wasser erfolgt zudem eine Auflockerung und Gliederung. Die Wassergräben und Landzungen geben dem Gebiet Struktur und Form.

Die Wassergräben sind 30 Meter breit und fünf Meter tief. Dies ermöglicht die Durchfahrt von Segelschiffen und kleineren Motorbooten. Entlang der Landzungen gibt es mehrere Anlegestellen für die Boote, die jeweils den Wohngebäuden zugeordnet sind, aber auch an öffentlichen Grundstücken liegen. So entsteht eine Art Marina mit langen Stegen in den Kanälen (siehe Abb. 98). Die Bewohner und Besucher können sich direkt am Wasser auf-

halten und es erleben. Schützenswerte Uferbereiche mit Schilfbewuchs, die nicht betreten werden sollen, werden entlastet. Am Ende der Wassergräben führen Sitzstufen hinab zum Wasser, so dass sich eine Art Tribüne ergibt, die zum Fluss und zur Altstadt ausgerichtet ist.

Um einen Wasseraustausch zu gewährleisten, verbindet ein Wasserableitungssystem die drei Wassergräben untereinander und mit dem Zufluss aus den vorhandenen Wassergräben in der Umgebung. Dadurch wird das Wasser kontinuierlich ausgetauscht und es entstehen keine Tümpel oder Sümpfe, die zu unangenehmen Geruchsbelästigungen führen könnten. Zudem setzen sich keine Materialablagerungen in den Gräben ab, die den Schiffsverkehr behindern.

Die Landzungen sind 60 Meter breit und durch Aufschüttungen erhöht, damit ein Hochwasserschutz gegeben ist. Das Bemessungshochwasser für die Planung beträgt drei Meter. Die Landzungen sind nicht durchgängig bebaut. Zwischen den Gebäuden gibt es größere Gärten, die allerdings hauptsächlich den Wohngebäuden zugeordnet sind. Im südlichen Bereich des Planungsgebiets gibt es Freiflächen, die öffentlich begehbar sind. Sie gewährleisten



Abb. 100: Collage Bürgerpark Dierkow

den öffentlichen Zugang zum Ufer und zu den Stegen. Die Uferbereiche am Park fallen flach ins Wasser und sind begrünt, so dass sich an vielen Stellen Schilf ansiedeln kann. Somit wird das vorhandene schützenswerte Ufervorland mit dem Schilfbewuchs sogar noch erweitert.

#### *Vorhandene Qualitäten der Freiräume nutzen und weiterentwickeln*

Der Uferweg im Gebiet ist eine Freiraumqualität, die jetzt schon vorhanden ist. Insbesondere die öffentliche Zugänglichkeit des Ufers ist ein positiver Aspekt. Vom Weg aus hat der Beobachter einen guten Ausblick auf die Altstadt von Rostock. Der Weg soll zu einer Flaniermeile und Uferpromenade umgestaltet werden. Entlang des Wegs werden viele Sitzbänke zum Aufenthalt errichtet, wodurch die Attraktivität des Uferwegs noch gesteigert wird. Wegen der abendlichen Theateraufführungen ist auch in den späten Abendstunden mit einer erhöhten Besucherfrequenz zu rechnen, daher soll der Weg mit einer Beleuchtungsanlage ausgestattet werden. In regelmäßigen Abständen sind dafür Straßenlaternen vorgesehen, die es ermöglichen, auch abends und nachts den Uferweg entlangzugehen.

Das Potenzial an großen Flächen ist neben dem Uferweg eine weitere Qualität der Frei-

räume. Dieses Potenzial nutzt der Bürgerpark Dierkow, der im Westteil des Planungsgebiets entsteht. Der Park hat den Charakter eines Stadtparks, d.h. viele Bürger können ihn zur Erholung und zum Sport nutzen (siehe Kap. 5.2.1 Nutzungsentwicklung, S. 73). Es sollen jedoch auch Teile als Naturraum verbleiben: Die bestehenden Biotope im Umfeld der Deponie bleiben geschützt und sind nur eingeschränkt begehbar, der angrenzende Hechtgraben wird nicht von der Bebauung überformt und eingegrenzt, sondern soll seine naturräumlichen Qualitäten noch steigern. Der Bürgerpark hat auch eine Bedeutung als Überflutungsfläche für die Warnow. Durch die Errichtung der Parkfläche kann die Hochwassersituation im Planungsgebiet entschärft werden, da der Park die Hechtgrabenniederung erweitert und so insgesamt mehr Überflutungsfläche zur Verfügung steht. Mit der Entwicklung als Park und der Verknüpfung mit der Umgebung erfolgt auch die Einbindung in das städtische Grünraumsystem. Somit ist gewährleistet, dass das Planungsgebiet mit ausreichend Grünraum versorgt ist. Die Collage in Abb. 100 zeigt, wie der Park aussehen könnte.

Durch die Wassergräben entsteht im östlichen Teil des Planungsgebiets eine Landspitze. Als besonderer Punkt am Nordufer der Un-



Abb. 101 (links): Vorbild: Kugelbake Cuxhaven



Abb. 102 (rechts): Vorbild: Binnenleuchtturm Moritzburg



Abb. 103: Baumbestand als Pufferzone

terwarnow soll hier ein öffentlicher Park und Aussichtspunkt entstehen. In Anlehnung an den Ort soll der Park den Namen „Park an der Spitze“ bekommen. Der Park ist ein Ort zum Verweilen und Erholen, weshalb eine Plattform mit vielen Sitzmöglichkeiten errichtet wird (siehe Abb. 99). Direkt an der Uferkante ist ein „landmark building“ bzw. ein markierendes Bauwerk als Orientierungshilfe und Blickfang vorgesehen. Idealerweise bietet sich hier ein Seezeichen an, z.B. eine Seebake oder ein Leuchtturm (siehe Abb. 101 und 102).

Auf der ehemaligen Spülfläche für Baggergut aus der Warnow im Osten des Planungsgebiets hat sich in den vergangenen Jahren ein beträchtlicher Baumbestand entwickelt (siehe Kap. 3.2.3 Freiraum- und Grünstruktur, S. 56). In Anbetracht der oben beschriebenen freiräumlichen Entwicklungen soll diese Fläche weiter aufgeforstet werden, so dass sich ein dichter Wald etablieren kann. Dieser Wald dient als Pufferzone zum Gewerbegebiet Osthafen, um die Auswirkungen von Lärm und Abgasen auf das Planungsgebiet zu reduzieren (siehe Abb. 103).

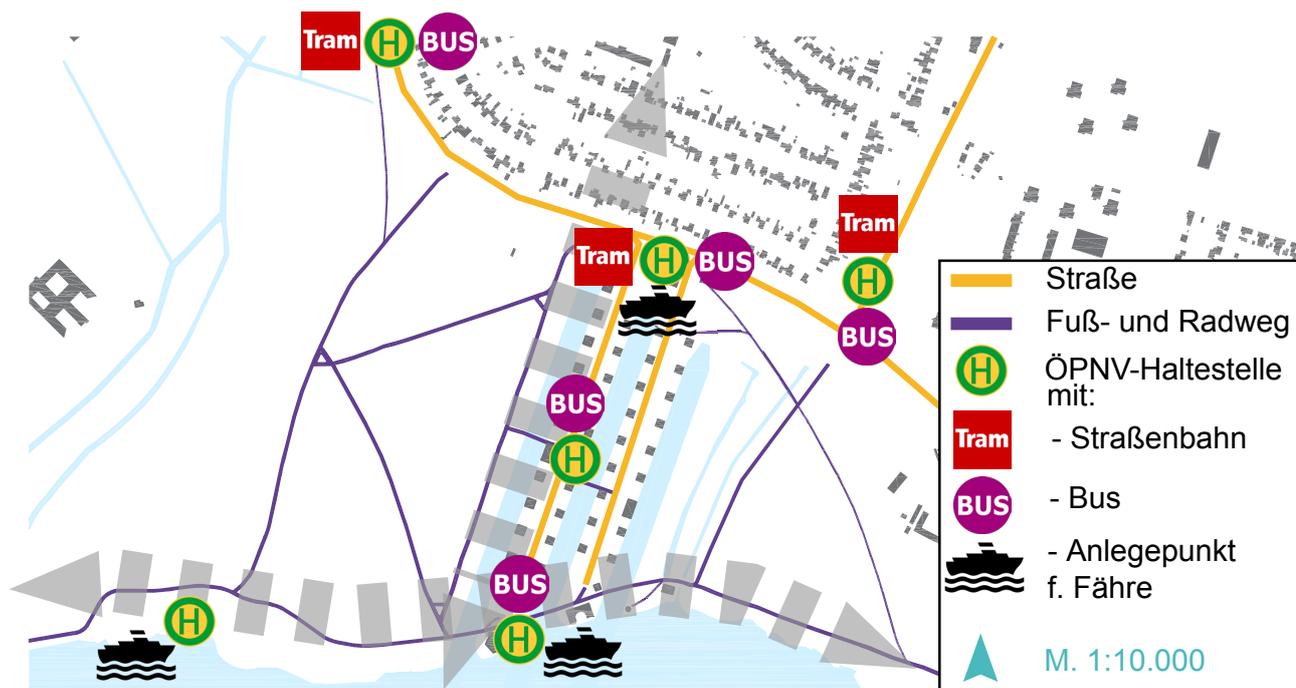


Abb. 104: Verkehrserschließung

### 5.2.4 Verkehrliche Erschließung

Die verkehrliche Erschließung ist eine wichtige Voraussetzung für die Öffnung des Planungsgebiets, da sie einen direkten Einfluss darauf hat, ob Bewohner und Besucher das Planungsgebiet gut erreichen können. Somit ist sie ein entscheidender Faktor für die Entwicklung des Planungsgebiets.

#### *Gebiet für MIV und ÖPNV erschließen*

Mit einer baulichen Nutzung ergeben sich Fragen nach Anbindung und Erreichbarkeit des Planungsgebiets für den MIV und ÖPNV. In der Mitte der Landzungen befindet sich jeweils eine Erschließungsstraße, die das Gebiet für den MIV zugänglich macht und den gebündelten Verkehr vom Dierkower Damm feinverteilt. Dabei handelt es sich um eine verkehrsberuhigte Straße als Tempo-30-Zone. Der ruhende Verkehr wird für die Wohnbebauung mittels seitlichen Parkbuchten straßenbegleitend abgewickelt.

Bei Neubebauungen ist es aus verkehrsplanerischer Sicht vorteilhaft, eine möglichst effiziente und gut ausgebaute ÖPNV-Anbindung einzuplanen, da dies weniger Verkehrsbelastung durch den MIV bedeutet. Verkehrsemissionen und Platzbedarf für den ruhenden Verkehr

werden so reduziert. Vor diesem Hintergrund ist ein Ausbau der Straßenbahn vorgesehen, die von der Endhaltestelle Hafenallee bis zur Haltestelle Dierkower Kreuz verlängert wird. Somit bildet sich im Schienennetz ein Kreis, der den Nordosten der Stadt bedient. Durch die Kreisbildung kann die Straßenbahn auf einem Gleis geführt werden, was wiederum die Realisierbarkeit vereinfacht. Im nördlichen Bereich am Versorgungszentrum entsteht eine Straßenbahnhaltestelle (siehe Abb. 96, Ansicht 3). Zusätzlich erschließt eine Buslinie das Planungsgebiet von Dierkower Damm bis zum Theater.

Neben Straßenbahn und Bus wird ergänzend eine Fährverbindung eingesetzt. Die bestehende Fähre zwischen Gehlsdorf und Innenstadt macht bisher einen großen Bogen um das Planungsgebiet, daher ist vorgesehen, die Anlaufstellen der Fähre am nördlichen Ufer der Warnow zu erweitern. Sie fährt dann vom Stadthafen direkt an die Spitze der Landzunge mit dem Theater und weiter bis zum Ende des mittleren Wassergrabens, wovon ein Anschluss an die Straßenbahn besteht (siehe Abb. 104).

Bei Großveranstaltungen mit punktuell hoher Besucherfrequenz wie den abendlichen



Abb. 105: Fähre

Theateraufführungen soll verstärkt der ÖPNV eingesetzt werden. Ein attraktives ÖPNV-Angebot verhindert, dass zu viele Besucher mit dem MIV anreisen. Während der Veranstaltungen wird eine zusätzliche Fährverbindung eingesetzt, die das Angebot der regulären Linienfähre ergänzt. Die Fähre bringt die Besucher direkt vom Stadthafen zum Theater. Somit kann auch der Parkraum im Stadthafen bei Großveranstaltungen genutzt werden.

#### *Verkehrsstruktur ordnen*

Für die Erschließung ist eine geordnete Verkehrsstruktur wichtig, um vorhandene Verbindungen zu verbessern und neue Wegestrukturen zu etablieren. Im Planungsgebiet ist die Verkehrsstruktur durch die landschaftliche Gestaltung mit den Wassergräben und Landzungen vorgegeben: Stichstraßen erschließen das Gebiet von Nord nach Süd und mehrere Fuß- und Fahrradwege führen am Ufer entlang sowie durch den Bürgerpark Dierkow.

Der bereits existierende Uferweg soll neben seiner Funktion als Erlebnis- und Erholungsraum auch als Verkehrsweg dienen. Im Planungsgebiet wird der Weg verbreitert, um auf die erhöhte Besucherfrequenz vorbereitet zu sein. Die Wassergräben im Uferbereich werden durch Brücken überquert, so dass der Weg



Abb. 106: Vorbild: Kieler Hörnbrücke

entlang des Wassers bestehen bleiben kann. Die Brücken sind jeweils beweglich, um den Schiffen den Zugang zu den Wassergräben zu ermöglichen (siehe Abb. 106). Um die Ortsteile Dierkow-West, -Ost, Gehlsdorf und Toitenwinkel mit der Innenstadt zu verbinden, muss der Uferweg bis zum Stadtzentrum geführt werden, so dass im Idealfall ein geschlossener Ring um die Unterwarnow entsteht. Mit einem vollständig am Ufer entlangführenden Weg würde auch der Teilabschnitt im Planungsgebiet mehr an Bedeutung gewinnen.

Durch die Erschließung des Planungsgebiets ergeben sich neue verkehrliche Verbindungen. Die Fährverbindung ermöglicht es Pendlern, schneller von den Stadtteilen im Nordosten der Stadt bis zur Innenstadt zu gelangen. Dadurch entsteht eine Nord-Süd-Ausrichtung des Gebiets. Dagegen bildet der Uferweg entlang des Wassers eine zweite West-Ost-Achse, die sich mit der Nord-Süd-Verbindung im südlichen Teil des Planungsgebiets kreuzt (siehe Abb. 104). Dadurch übernimmt das Planungsgebiet eine Art Verteilerfunktion für den Verkehr in die umliegenden Stadtteile. Der Nordosten der Stadt rückt aus verkehrlicher Sicht näher an die Innenstadt heran.



Abb. 107: Vorbild: Hamburger Stadtpark



Abb. 108: Theaterzelt

## 5.3 Umsetzung

### 5.3.1 Zwischennutzung

Zwischennutzungen sind zeitlich begrenzte Nutzungen auf brachgefallenen Flächen. Aufgrund ihrer temporären Dauer sind sie häufig einfach zu realisieren. Sie werden im Vorfeld des eigentlichen Konzepts eingesetzt, um für eine zeitnahe Veränderung zu sorgen und das Gebiet für die geplante Umgestaltung vorzubereiten. Zwischennutzungen können so zur Belebung und Imagebildung eines Standorts beitragen<sup>160</sup>. Sie kommen meist ohne große Investitionen aus und werden in vielen Fällen ohne einen langwierigen Planungsprozess realisiert<sup>161</sup>.

Nach Entlassung der Deponie aus der Nachsorge ist es möglich, die Fläche für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dann soll unter Beachtung der geltenden Umwelt- und Gesundheitsvorschriften ein temporärer Park entstehen (siehe Abb. 107). Eine einfache Weggestaltung erschließt den Park, wobei gefährliche und empfindliche Bereiche wie die Gasfenster der Deponie gekennzeichnet und umzäunt sind. Das Gelände eignet sich auch

als Veranstaltungsfläche. So soll sich dort das provisorische Zelt des Volkstheaters niederlassen sowie das Museumsschiff vor dem Gebiet ankern und die Ausstellung über die Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte zeigen (siehe Abb. 108 und 109).

An den Uferzonen sollen sich Erholungsbe- reiche etablieren. Eine Möglichkeit ist es, den Uferbereich für sogenannte Stadtstrände bzw. „Beachclubs“ zu öffnen. Ein Stadtstrand ist eine Erholungseinrichtung, die eine Strandsze- nerie kopiert und Strandleben nachempfendet. Dafür wird Sand aufgeschüttet, Liegestühle, Palmen und andere strandtypische Acces- soires werden aufgestellt (siehe Abb. 110). Die unmittelbare Nähe zur Warnow trägt dazu bei, die Illusion eines echten Strands herzustellen. Wetterbedingt sind die Stadtstrände vor al- lem im Sommer eine denkbare Zwischennut- zung<sup>162</sup>.

Der Recyclinghof und die Photovoltaikanlage können zunächst neben den neuen Zwischen- nutzungen bestehen bleiben. Nutzungsüber- lagerungen oder konkurrierende Nutzungsan- sprüche treten zwischen alten Nutzungen und Zwischennutzungen aufgrund der großen Flä- che nicht auf. Allerdings müssen Recyclinghof

<sup>160</sup> Vgl. Schlegelmilch; Goderbauer 2008: 1–6

<sup>161</sup> Vgl. Wittmer 2009: 7

<sup>162</sup> Vgl. Sachs et al. 2008



Abb. 109: Museumsschiff



Abb. 110: Vorbild: Stadtstrand in Berlin

und Photovoltaikanlage aus Sicherheitsgründen eingezäunt werden, damit keine Gefahr für die Besucher des Parks besteht. Mit der Realisierung der eigentlichen Planung muss dann der Recyclinghof rückgebaut werden. Die Photovoltaikanlage bleibt hingegen bestehen bzw. verändert ihren Standort an den im Konzept vorgesehenen Platz.

### 5.3.2 Finanzierung

Die Finanzierung begrenzt oft die Machbarkeit von Projekten, so unterliegt auch das vorliegende Konzept finanziellen Rahmenbedingungen. Dennoch gibt es Wege und Möglichkeiten, um das Konzept finanziell umzusetzen.

Für das Theater und das Museum werden derzeit neue Standorte gesucht. Die kommunale Stadtpolitik sieht vor, den Bau dieser Kultur- und Veranstaltungszentren längerfristig umzusetzen. Somit sind Ausgaben für den Bau der Gebäude im Stadthaushalt kalkuliert und entsprechende Mittel vorhanden. Die Finanzierung der Wohnbebauung kann durch die Stadt Rostock, eine Wohnungsbaugesellschaft oder einen privaten Investor getragen werden. Aufgrund von Erfahrungen aus ähnlichen Projekten in Rostock (z.B. Holzhalbinsel,

Petritviertel) ist jedoch eine Finanzierung durch Private wahrscheinlich. Die Finanzierung und den Betrieb des Studentenwohnheims soll das Studentenwerk Rostock übernehmen. Diakonie, Deutsches Rotes Kreuz oder ähnliche Organisationen würden entsprechend die Seniorenresidenz realisieren und betreiben. Die Kosten für die Pflege des Bürgerparks Dierkow und des Parks an der Spitze kann zum Teil aus den Erlösen der Photovoltaikanlage gedeckt werden.

Neben der Finanzierung der Bebauung ist auch das Herrichten des Gebiets kostenintensiv. Dazu zählen z.B. der Deponierückbau sowie der Bau der Wassergräben und Landzungen. Ebenso aufwendig und kostspielig ist die Errichtung von Infrastruktur im Gebiet. Ein komplett neues Straßennetz muss angelegt werden. Hier müssen Überlegungen angestellt werden, um eine öffentliche Finanzierung sicherzustellen. Die Kosten können teilweise über die Eintrittsgelder für Theater und Museum gedeckt werden. Eine weitere Möglichkeit stellen Einnahmen durch den Verkauf städtischen Grund und Bodens dar. Die Flurstücke, auf die sich das Konzept bezieht, befinden sich im Besitz der Stadt (siehe Kap. 3.1.3 Planungsrechtliche Grundlagen, S. 37). Die im Konzept vorgesehen Wohngebäude er-



Abb. 111: Kostendeckung

halten jeweils ihr eigenes Flurstück. Durch den Verkauf der Flurstücke an Private kann die Stadt die infrastrukturellen Baumaßnahmen aus dem Konzept refinanzieren. Die Kosten der ÖPNV-Erschließung mit der Fährverbindung und der Verlängerung der Straßenbahn und Buslinie trägt der Verkehrsverbund Warnow. Durch die bessere Anbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein Anstieg der Fahrgastzahlen im Nordosten der Stadt zu erwarten, wodurch auch die Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf steigen. Die Kosten für die Errichtung, den Betrieb und die Instandhaltung der Stege in den Wassergräben können zum Teil von den ansässigen Segel- und Wassersportvereinen getragen werden.

Eine Teilfinanzierung des Konzepts ist auf Grundlage der Städtebauförderung möglich. Im Grundgesetz (GG) ist in diese Förderung verankert: „Der Bund kann [...] den Ländern Finanzhilfen für besondere bedeutsame Investitionen der Länder und der Gemeinden (Gemeindeverbände) gewähren“ (Artikel 104b Abs. 1 GG). Das Hauptziel der Städtebauförderung ist, die Städte und Gemeinden als Wirtschafts- und Wohnstandorte zu stärken, wobei ein Schwerpunkt die Reaktivierung von brachgefallenen Flächen ist. Diese sollen mit einer durchmischten Bebauung von Wohn-

### Städtebauförderung nach Artikel 104b Abs. 1 GG

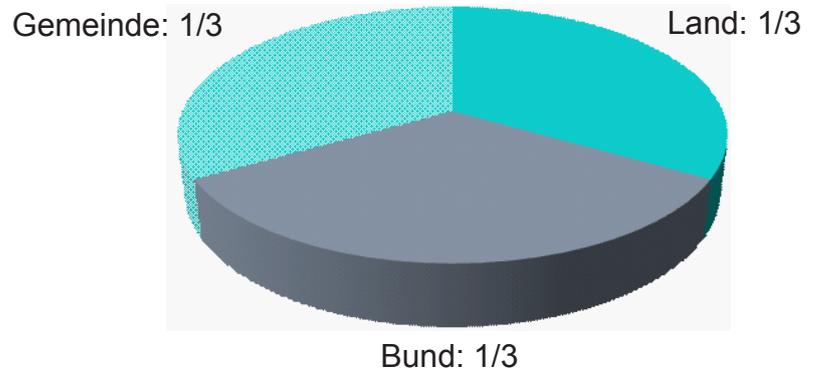


Abb. 112: Städtebauförderung Kostenübernahme

und Geschäftsgebäuden wieder genutzt werden. An der Finanzierung beteiligen sich Bund, Land und Gemeinde jeweils mit einem Drittel der Kosten (siehe Abb. 112)<sup>163</sup>. Auch im § 136 BauGB ist die Städtebauförderung festgelegt. Danach können städtebauliche Sanierungsmaßnahmen zur Behebung städtebaulicher Missstände erlassen werden.

Dieses Kapitel enthält nur Hinweise und Anregungen für die Finanzierung des Konzepts. Die Ausführung konkreter Überlegungen zur Finanzierung würde den Rahmen der Thesis sprengen und zum einen ökonomische Kenntnisse über die Finanzierung von Stadtentwicklungsprojekten sowie zum anderen Kenntnisse über die Haushaltslage der Hansestadt Rostock erfordern. Erst dann sind die Voraussetzungen für eine exakte Angabe von Kosten und deren Finanzierung gegeben. Die hier aufgeführten Hinweise und Ansätze dienen daher vor allem als Überblick über die finanzielle Machbarkeit des Konzepts.

### 5.3.3 Realisierungsphasen

Die Realisierungsphasen zeigen einen groben Ablauf der Konzeptumsetzung. Es gibt drei

<sup>163</sup> Vgl. BBSR 2009

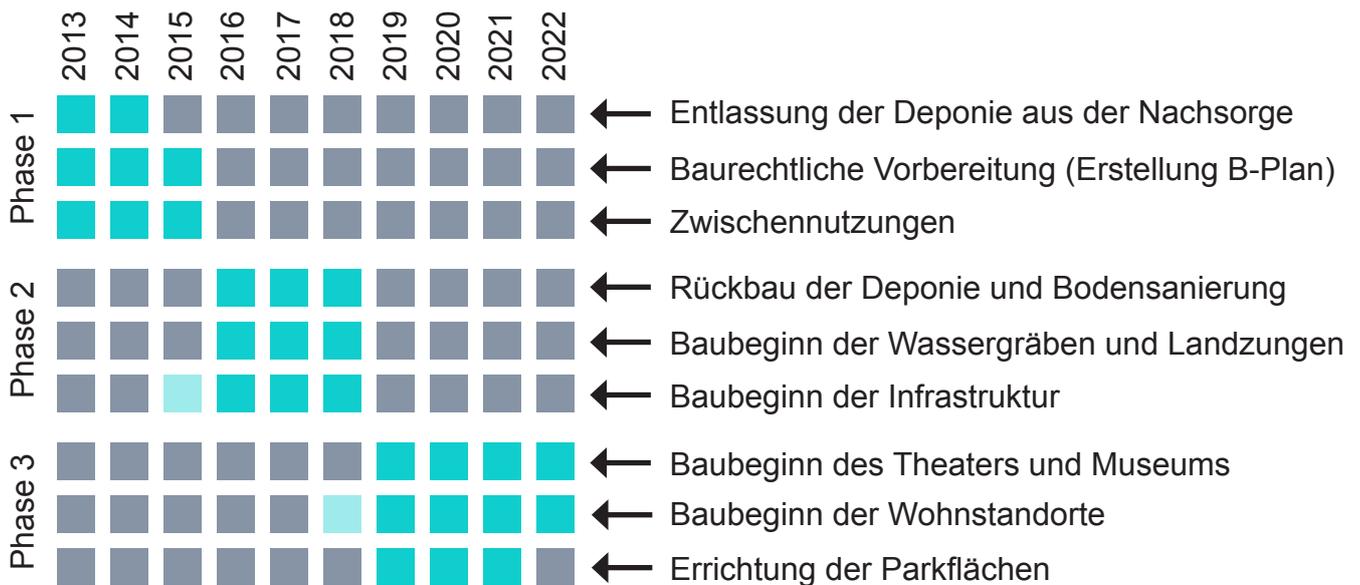


Abb. 113: Realisierungsphasen

Phasen, die insgesamt zehn Jahre umfassen. Mindestens zehn Jahre Entwicklungszeit schätzt auch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft in Rostock als realistisch ein<sup>164</sup>.

Der erste Abschnitt umfasst den Zeitraum von 2013 bis 2015. In dieser Zeit sollen grundlegende Vorbereitungen für die Bebauung des Planungsgebiets geschaffen werden. Zunächst muss die Stadtverwaltung die Entlassung der Deponie aus der gesetzlich vorgeschriebenen Nachsorge beantragen, wodurch die Bebauung aus planungsrechtlicher Sicht einfacher umzusetzen ist. Auch die Verwaltungsverantwortung muss geklärt werden. Zurzeit ist das Amt für Umwelt mit der Betreuung der Deponie betraut. Nach Entlassung aus der Nachsorge würde die Verantwortung zunächst an das Liegenschaftsamt, später an das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft übergehen. Bei einer Bebauung, wie sie das vorliegende Konzept vorsieht, ist es notwendig, eindeutiges Baurecht zu schaffen. Daher sind die Neueinteilung der Flurstücke und die Aufstellung eines B-Plans unerlässlich. Das Aufstellungsverfahren eines B-Plans dauert in der Regel mehrere Jahre, daher kann sich dieser Punkt zeitlich mit der nächsten Phase

überschneiden. Auch über eine Ausweisung als eigenes Ortsteilgebiet Dierkow-Süd muss nachgedacht und entschieden werden. Dabei müsste der östliche Teil des Ortsteils Gehlsdorf abgetrennt und dem neuen Ortsteil zugeordnet werden. Neben den genannten Punkten ist der Einsatz von Zwischennutzungen wichtig (siehe Kap. 5.3.1 Zwischennutzung, S. 91), wobei das Gelände in kurzer Zeit geöffnet und als Park gestaltet werden kann. Die Zwischennutzungen sind Teil des Konzepts und bereiten die Fläche für die eigentlichen Planungen vor.

Die zweite Phase geht auf den Zeitraum zwischen 2016 und 2018 ein. In dieser Zeit sollen die ersten Maßnahmen des Konzepts umgesetzt werden. Zunächst sind der Rückbau der Deponie und eine anschließende Bodensanierung vorgesehen. Wichtig sind dann die Ausbaggerung der Wassergräben und die Herstellung der Landzungen, wodurch das Planungsgebiet seine geplante Form erhält. Daran anschließend erfolgen infrastrukturelle Maßnahmen wie der Bau von Versorgungsleitungen, Straßen und Wegen. Auch der Bau vieler Brücken ist geplant, um z.B. den Uferweg durchgängig zu gestalten. Bei der verkehrlichen Erschließung ist nicht nur die Errichtung von Straßen wichtig, auch die ÖPNV-Anbindung muss vorhanden sein.

<sup>164</sup> Vgl. Köppen 2012

Die Fährverbindung z.B. sollte – wenn nicht schon in der ersten Phase – spätestens jetzt eingerichtet sein. Idealerweise nimmt die Fähre ihren Dienst schon nach Fertigstellung der Zwischennutzungen auf.

Der dritte Abschnitt schließt den Zeitraum von 2019 bis 2022 ein. Hier erfolgen die Bebauung des Theaters und Museums sowie die Wohnbebauung. Auch die Herrichtung des Bürgerparks Dierkow und des Parks an der Spitze fällt in diesen Zeitraum. Bei der Bebauung sollten Theater und Museum zeitlich vor der Wohnbebauung errichtet werden, da die beiden Kultur- und Veranstaltungszentren Anziehungspunkte für die Außenwahrnehmung des Gebiets sind. Bei der Wohnbebauung soll ein schrittweiser Aufbau in Etappen von Nord nach Süd erfolgen, so kann das Konzept bei veränderten Rahmenbedingungen flexibel angepasst werden. Die Bebauung des Gebiets ist zeitintensiv, daher ist hier ein längerer Zeitraum als in den vorangegangenen Phasen vorgesehen. Der Baubeginn mancher Gebäude kann zeitlich auch in die zweite Phase hineinfallen, wodurch Überlappungen möglich sind. Mit der Fertigstellung aller Gebäude ist dann die Umsetzung des Konzepts abgeschlossen.



## 6 Fazit und Reflexion

Die vorliegende Thesis beschäftigt sich mit der Entwicklung von Nachnutzungsmöglichkeiten für die ehemalige Deponie Dierkow in Rostock. Die Deponie befindet sich im Nordosten der Stadt gegenüber dem Stadthafen. Die Fläche liegt seit dem Jahr 1999 brach, ist aber aufgrund ihrer zentralen Lage und ihres großen Flächenpotenzials besonders geeignet für eine Nachnutzung. Die zentrale Fragestellung, die dieser Thesis zugrunde liegt, lautete Möglichkeiten der Nachnutzung zu entwickeln, um die ehemalige Deponie Dierkow in das Stadtgefüge einzubinden. Ziel ist es, ein Gestaltungs- und Handlungskonzept zu erarbeiten. Dafür wurde ein Leitbild entwickelt, an dem sich die Handlungsmaßnahmen des Konzepts orientieren. Das Leitbild sieht vor, neue Räume zu erschließen und klare Strukturen einzusetzen. Es ist darauf bedacht, die Fläche in die Umgebung und in den übergeordneten städtischen Kontext einzubinden. Dies erreichen die Handlungsmaßnahmen mit einer Öffnung des Raums und der Errichtung unverkennbarer und wahrnehmbarer Siedlungs- und Freiraumstrukturen.

Die Umsetzungen des Konzepts sehen wie folgt aus: Im vorderen Bereich des Planungsgebiets sind ein Theater und Museum geplant, während im hinteren Bereich Wohnnutzung vorgesehen ist. Das Baugebiet wird durch drei Wassergräben und zwei Landzungen gegliedert. Die Baukörper des Theaters und Museums stehen jeweils an den Spitzen der Landzungen und haben eine individuelle und architektonisch interessante Form. Die Wohngebäude sind hingegen als mehrgeschossige Gebäude entlang der Landzungen aufgestellt. Um auf die Trends der Bevölkerungsentwicklung in Rostock einzugehen, sind jeweils ein Studentenwohnheim und eine Seniorenresidenz geplant. Die Gestaltung mit Wasser ist prägend für das Gebiet. So sind durch die Wassergräben viele Freiräume und Wasserflächen entstanden, wodurch das Gebiet die Warnow stärker mit einbezieht. Der Uferweg entlang des Flusses bleibt erhalten und wird ausgebaut. An vielen Stellen sind Aussichtspunkte vorgesehen. Auf einer Landspitze im Osten

des Planungsgebiets wird ein Park errichtet, der zur Erholung und als Aussichtsplattform dient. Auch der westliche Teil des Planungsgebiets wird als Freiraum entwickelt und dem Grünzug Hechtgraben zugeordnet. Das Gebiet wird verkehrlich für den MIV und ÖPNV geöffnet und der Uferweg durch Brücken über die Landzungen fortgeführt.

Die Darstellung eines einzigen Nutzungskonzepts birgt die Gefahr von Missverständnissen. Es kann der Eindruck entstehen, dass das Konzept die einzige Vorstellung einer gelungenen Nachnutzung ist und alle anderen Pläne weniger durchdacht oder weniger abgewogen seien. Der Verfasser hält in der Tat das vorgelegte Konzept für eine vorteilhafte Entwicklungsperspektive, allerdings sollte das Konzept nicht als totalitärer Entwurf verstanden werden. Vielmehr soll das Konzept die Möglichkeit verdeutlichen, ein innenstadtnahes, isoliertes Gebiet zurückzugewinnen und die Einbindung der Fläche ins Stadtgefüge als Chance zu begreifen. Die Formulierung eines Idealzustandes soll dazu anregen, gedankliche Freiräume zu schaffen und sich von den Zwängen tagespolitischer Entscheidungen zu lösen. In diesem Sinne können neue Perspektiven und Ideen entstehen. Welche Lösung letztendlich als angemessen gilt, muss das Ergebnis von Diskussionen zwischen Bürgern, Planern und Investoren sein. Bislang ist noch wenig öffentlich über die Entwicklung der Deponie diskutiert worden, daher soll das Konzept zur Diskussion anregen und Denkanstöße geben.

Im Hinblick auf eine Entwicklung des gesamten Bereichs an der Unterwarnow bleibt offen, wie sich weitere Flächen am Ufer entwickeln. Die einzelnen Bereiche entlang der Unterwarnow müssen unter städtebaulichen und sozialen Aspekten betrachtet und durchgeplant werden. Das betrifft vor allem das Gewerbegebiet Osthafen, die östlichen Teile des Stadthafens und die Uferbereiche von Gehlsdorf. Ideen und Planungsansätze sind dafür bereits u.a. im Warnow-Ufer-Konzept behandelt worden. Dennoch fehlt es bislang an einer einheitlichen Planungsstrategie für das gesamte Gebiet um die Unterwarnow. Hier sind noch weitere

Überlegungen notwendig, um diesen Bereich zu reaktivieren und wieder neuen Nutzungen zuzuführen. Obwohl sich das Konzept hauptsächlich auf die Entwicklung des Deponiegebietes konzentriert, ist es auch vor dem Hintergrund erarbeitet worden, dass eine stärkere Stadtentwicklung an der Unternwarnow beabsichtigt ist. Daher bezieht das Konzept auch die umliegenden Flächen soweit wie möglich ein und berücksichtigt deren mögliche Umgestaltung und Veränderungen. Das Konzept kann so ein Impulsgeber für die Entwicklung des gesamten Bereichs sein, an dem sich die umliegenden Gebiete orientieren. Auch wenn die Entwicklung der Flächen andere Herausforderungen als bei der Deponie darstellt, so kann das Konzept doch wertvolle Hinweise und Anregungen für die weitere Umgestaltung geben.

## Quellenverzeichnis

### A

Arnold, Walter (2007): Hafententwicklung und Hafenplanung in Rostock im Kontext der Stadtentwicklung. In: Dirk Schubert (Hg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. 3. Aufl. Berlin: Leue, S. 159–168.

### B

Bahnsen, Uwe (2008): Der Giftberg von Georgswerder. Hg. v. Welt Online. Online verfügbar unter [http://www.welt.de/wams\\_print/article2839547/Der-Giftberg-von-Georgswerder.html](http://www.welt.de/wams_print/article2839547/Der-Giftberg-von-Georgswerder.html), zuletzt geprüft am 17.02.2012.

Baier, Alfons (2000): Grundwasserfragen bei Deponien und Altlasten. Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg, Erlangen. Angewandte Geologie. Online verfügbar unter <http://www.angewandte-geologie.geol.uni-erlangen.de/deponie1.htm>, zuletzt geprüft am 17.02.2012.

BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2009): Grundlagen der Städtebauförderung: Ziele, Finanzierung, Mittelverteilung. Online verfügbar unter [http://www.bbsr.bund.de/nn\\_21972/BBSR/DE/Stadtentwicklung/Staedtebaufoerderung/GrundlagenZieleFinanzierung/grundlagen\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.bbsr.bund.de/nn_21972/BBSR/DE/Stadtentwicklung/Staedtebaufoerderung/GrundlagenZieleFinanzierung/grundlagen__node.html?__nnn=true), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Begisheva, Alia (2001): Grauenvolle Suche auf Fresh Kills. Hg. v. Spiegel Online. Online verfügbar unter <http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,159247,00.html>, zuletzt geprüft am 17.02.2012.

Berking, Helmuth; Friedel, Sebastian; Schwenk, Jochen et al. (2011): Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Vergleich. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Campus Verlag.

Bertelsmann Stiftung Wegweiser Kommune (Hg.) (2011): Bevölkerungsprognose 2030 Rostock. Online verfügbar unter <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/prognose/Prognose.action;jsessionid=4583DC2EF072F18F7B74A4062E32EFF5>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Bing Maps Microsoft Corporation (2012a): Kartenausschnitt Dierkow-West. Online verfügbar unter <http://www.bing.com/maps/>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Bing Maps Microsoft Corporation (2012b): Kartenausschnitt Gorch-Fock-Park, Hamburg Finkenwerder. Online verfügbar unter <http://www.bing.com/maps/>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Bing Maps Microsoft Corporation (2012c): Kartenausschnitt Klinik für Neurologie Rostock. Online verfügbar unter <http://www.bing.com/maps/>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Bing Maps Microsoft Corporation (2012d): Kartenausschnitt Rostock Osthafen. Online verfügbar unter <http://www.bing.com/maps/>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Blaha, Rudi (2011): The Floating Stage of the Bregenz Festival in Austria. Online verfügbar unter <http://www.whudat.de/the-floating-stage-of-the-bregenz-festival-in-austria-5-bilder/>, zuletzt geprüft am 02.04.2012.

BMU, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.) (2005): Deponie. Online verfügbar unter [http://www.bmu.de/abfallwirtschaft/abfallarten\\_abfallstroeme/produktionsabfaelle/doc/3212.php](http://www.bmu.de/abfallwirtschaft/abfallarten_abfallstroeme/produktionsabfaelle/doc/3212.php), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

BMVBS, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (2007): Seeverkehrsprognose 2025. Online verfügbar unter <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/29552/publicationFile/10742/seeverkehrsprognose-endbericht-teil-2.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Bogon, Heinz (2010): Folgenutzungen von Deponien. Eine systematische Betrachtung. 4. Praxistagung Deponie 2010. Hg. v. Waste Consult. Hannover. Online verfügbar unter [http://www.oekobauconsult.de/Praxistage\\_Deponie2010\\_Bogon\\_web.pdf](http://www.oekobauconsult.de/Praxistage_Deponie2010_Bogon_web.pdf), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

## C

Chamier, Holger; Gallasch, Kerstin (2005): Altablagerung Diedrichshäger Moor. Hg. v. Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH. Online verfügbar unter [http://www.baugrund-hst.de/Referenz-pdf/014\\_HRO\\_Diedrichshaeger\\_Moor.pdf](http://www.baugrund-hst.de/Referenz-pdf/014_HRO_Diedrichshaeger_Moor.pdf), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

City of New York Parks & Recreation (Hg.) (2011): Fresh Kills Park. Online verfügbar unter <http://www.nycgovparks.org/park-features/freshkills-park>, zuletzt geprüft am 17.02.2012.

## D

Diegelmann, Jan (2009): Terrasse Bootsverleih. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.bobby-reich.de/terrasse.html>, zuletzt geprüft am 02.04.2012.

Diekmann, Andreas (2011): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 5. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag.

DW Die Wohnungswirtschaft (2011): 250 neue WIRO-Wohnungen mit Rostocks schönstem Ausblick. Online verfügbar unter [http://www.dw-web.info/uploads/pics/WIRO\\_Modell\\_HHI\\_1.jpg](http://www.dw-web.info/uploads/pics/WIRO_Modell_HHI_1.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

## E

Emde, Armin (2006): Rostock Hauptbahnhof Süd: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Rostock-hbf-s%C3%BCd.jpg>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Englert, Klaus; Grauvogl, Josef; Maurer, Michael (2011): Handbuch des Baugrund- und Tiefbaurechts. Einschließlich des Altlasten-, Deponie- und Kampfmittelrechts. 4. Aufl. Neuwied: Werner.

**F**

Fehmaraner, Oliver (2010): Hafen Rostock: Fotocommunity.com. Online verfügbar unter <http://img.fotocommunity.com/images/Mecklenburg-Vorpommern/Rostock-Warnemuende/Hafen-Rostock-a22758438.jpg>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Fellner, Anne (1993): Hansestadt Rostock – Perspektiven der Stadtentwicklung im Bereich der Binnenwarnow. Oldenburg: Bibliotheks- und Informationssystem der Univ. Oldenburg.

Flick, Uwe (2011): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. 4. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag.

Flickr.com (Hg.); user: sludgegulper (2009): Rostock Straßenbahn September 2009. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/19/Rostock\\_Stra%C3%9Fenbahn\\_Sept\\_2009\\_-\\_Flickr\\_-\\_sludgegulper.jpg?uselang=de](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/19/Rostock_Stra%C3%9Fenbahn_Sept_2009_-_Flickr_-_sludgegulper.jpg?uselang=de), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Franz, Gerhard (2011): Traditionsschiff Typ „Frieden“ in Rostock-Schmarl. Online verfügbar unter [http://www.dsr-seefahrt.de/Inhalt/Photos/fotos04/midi/04\\_05596.jpg](http://www.dsr-seefahrt.de/Inhalt/Photos/fotos04/midi/04_05596.jpg), zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Franzius, Volker (Hg.) (2001): Handbuch Altlastensanierung und Flächenmanagement. 2. Aufl. Heidelberg: Müller.

Freyenhagen, Walter (1930): Die Wehrmachtsverhältnisse der Stadt Rostock im Mittelalter. Schwerin: Bärensprung.

Fröhlich, Werner (2006): Folgenutzung von Deponieflächen. veranschaulicht anhand von Praxisbeispielen. In: Zeitschrift für Umwelt und Planungsrecht 26 (2), S. 57–64.

Fröhlich, Werner (2011): Vom Nutzen ausgedienter Deponien. Sanierung und Folgenutzung nach Abfallrecht und Bodenschutzrecht. In: Natur und Recht 33 (8), S. 555–562.

Fürst, Dietrich; Scholles, Frank (Hg.) (2008): Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung. 3. Aufl. Dortmund: Rohn.

**G**

Gollmer, Michael Paul (2007): Rostock Kröpeliner Straße: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Rostock.jpg>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Görmer, Patrick (2009): Strategien zur Nachnutzung von Deponien und deren Bewertung unter Zuhilfenahme verschiedener Kriterien. Technische Universität Bergakademie Freiberg, Freiberg. Fakultät 3 Geocentrum. Online verfügbar unter [http://www.goek.tu-freiberg.de/oberseminar/OS\\_09/Patrick\\_Goermer.pdf](http://www.goek.tu-freiberg.de/oberseminar/OS_09/Patrick_Goermer.pdf), zuletzt geprüft am 17.02.2012.

Graupner, Martin (2011): Großes Haus ab sofort geschlossen. Hg. v. Rostocker Journal. Rostock. Online verfügbar unter <http://www.rostockerjournal.de/politik-wirtschaft/artikel/2011-02-22-grosses-haus-ab-sofort-geschlossen/>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Guinther, Eric (2003): Landfill Hawaii: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landfill\\_Hawaii.jpg?uselang=de](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landfill_Hawaii.jpg?uselang=de), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

## H

HafenCity.com (2011): Kleinteilig und lebendig: Das erste Quartier der HafenCity. Online verfügbar unter <http://www.hafencity.com/de/am-sandtorkai-dalmannkai.html>, zuletzt geprüft am 09.04.2012.

Hahn, Barbara (2006): Die Hansestädte Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald. Wirtschaftliche Transformation und Strukturwandel. In: Geographische Rundschau 58 (6), S. 44–51.

Hähner, Matthias (2011): Neptun Werft Rostock: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b8/Neptunwerft.jpg>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2005a): Klimaschutz. Ein Rahmenkonzept für die Hansestadt Rostock. Rostock. Online verfügbar unter <http://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/144/Klimaschutz%20Rahmenkonzept%20kl%20Kopie.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2005b): Umweltbericht 2005 der Hansestadt Rostock. Online verfügbar unter <http://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/144/monitoroptimiert%20UB%202005.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2006): Geschichte Rostocks. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite\\_stadt\\_geschueberblick\\_de&\\_sid1=rostock\\_01.c.261.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.311.de&\\_sid3=rostock\\_01.c.393.de](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite_stadt_geschueberblick_de&_sid1=rostock_01.c.261.de&_sid2=rostock_01.c.311.de&_sid3=rostock_01.c.393.de), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2007a): Museen. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite\\_kultur\\_museen\\_de&\\_sid1=rostock\\_01.c.265.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.563.de](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite_kultur_museen_de&_sid1=rostock_01.c.265.de&_sid2=rostock_01.c.563.de), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2007b): Rostocker Heide. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=584&\\_sid1=rostock\\_01.c.264.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.560.de&\\_sid3=&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=584&_sid1=rostock_01.c.264.de&_sid2=rostock_01.c.560.de&_sid3=&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2007c): Theater – Weitere Bühnen. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=11968&template=pdf\\_anzeige&\\_sid1=rostock\\_01.c.265.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.564.de&\\_sid3=&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=11968&template=pdf_anzeige&_sid1=rostock_01.c.265.de&_sid2=rostock_01.c.564.de&_sid3=&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2007d): Wirtschaft und Verkehr. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=886&\\_sid1=rostock\\_01.c.263.de&\\_sid2=&\\_sid3=&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=886&_sid1=rostock_01.c.263.de&_sid2=&_sid3=&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2008): Zahlen und Fakten. Online verfügbar unter <http://www.rostock.de/rostock-warnemuende-ostsee/zahlen-und-fakten-hansastadt-rostock.html>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2009a): Deponienachsorge. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=12102&\\_sid1=&\\_sid2=&\\_sid3=9863&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=12102&_sid1=&_sid2=&_sid3=9863&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2009b): Ihre Stadtverwaltung 2009. Online verfügbar unter [http://www.novoprint.de/\\_BlaetterBroschueren/IB\\_Rostock/pages/IB-Rostock1\\_web.pdf](http://www.novoprint.de/_BlaetterBroschueren/IB_Rostock/pages/IB-Rostock1_web.pdf), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2009c): Landschaftsplanung. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=18186&template=pdf\\_anzeige&\\_sid1=260&\\_sid2=267&\\_sid3=&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=18186&template=pdf_anzeige&_sid1=260&_sid2=267&_sid3=&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2009d): Parks und Grünanlagen. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite\\_gruenflaechenverwaltung\\_de&\\_sid1=rostock\\_01.c.260.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.267.de](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite_gruenflaechenverwaltung_de&_sid1=rostock_01.c.260.de&_sid2=rostock_01.c.267.de), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2009e): Warnemünder Strand. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=209&template=pdf\\_anzeige&\\_sid1=rostock\\_01.c.266.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.463.de&\\_sid3=rostock\\_01.c.464.de&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=209&template=pdf_anzeige&_sid1=rostock_01.c.266.de&_sid2=rostock_01.c.463.de&_sid3=rostock_01.c.464.de&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2010a): Fortschreibung der Leitlinien zur Stadtentwicklung. Rostock. Online verfügbar unter <http://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/1068/leitlinien2010.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2010b): Sport. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite\\_kultur\\_sport\\_de&\\_sid1=rostock\\_01.c.265.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.569.de](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite_kultur_sport_de&_sid1=rostock_01.c.265.de&_sid2=rostock_01.c.569.de), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2010c): Verkehrsverbund Warnow. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite\\_wirtschaft\\_nahverkehr\\_de&\\_sid1=rostock\\_01.c.263.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.541.de](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite_wirtschaft_nahverkehr_de&_sid1=rostock_01.c.263.de&_sid2=rostock_01.c.541.de), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2010d): Wohnungsbestand. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=198&\\_sid1=rostock\\_01.c.261.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.388.de&\\_sid3=rostock\\_01.c.410.de&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=198&_sid1=rostock_01.c.261.de&_sid2=rostock_01.c.388.de&_sid3=rostock_01.c.410.de&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 20.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2011a): Arbeitslosenquoten. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=525&\\_sid1=rostock\\_01.c.261.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.388.de&\\_sid3=rostock\\_01.c.409.de&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=525&_sid1=rostock_01.c.261.de&_sid2=rostock_01.c.388.de&_sid3=rostock_01.c.409.de&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2011b): Bevölkerungsentwicklung insgesamt. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=497&\\_sid1=rostock\\_01.c.261.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.388.de&\\_sid3=rostock\\_01.c.408.de&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=497&_sid1=rostock_01.c.261.de&_sid2=rostock_01.c.388.de&_sid3=rostock_01.c.408.de&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 20.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2011c): Jubiläumsausgabe des Statistischen Jahrbuches der Hansestadt Rostock erschienen. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=34327&template=pdf\\_anzeige&\\_sid1=rostock\\_01.c.260.de&\\_sid2=rostock\\_01.c.291.de&\\_sid3=rostock\\_01.c.292.de&\\_sid4=&\\_sid5=](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=34327&template=pdf_anzeige&_sid1=rostock_01.c.260.de&_sid2=rostock_01.c.291.de&_sid3=rostock_01.c.292.de&_sid4=&_sid5=), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2011d): Mietspiegel. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=11849&\\_sid1=261&\\_sid2=387&\\_sid3=405](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=11849&_sid1=261&_sid2=387&_sid3=405), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2011e): Rostocker Oval – Zukunftsentwicklung am Stadthafen. Online verfügbar unter [http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=31379&\\_sid1=260&\\_sid2=291&\\_sid3=292](http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=31379&_sid1=260&_sid2=291&_sid3=292), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2011f): Strukturkonzept Warnemünde. Städtebauliche Rahmenplanung für Rostock-Warnemünde. Online verfügbar unter <http://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/1068/Strukturkonzept-Text-November2011.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2012a): Geoportal Rostock. Bau- und Städteplanung, Flächennutzungsplan. Online verfügbar unter <http://geoportal.rostock.de/>, zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Hansestadt Rostock (Hg.) (2012b): Geoportal Rostock. Bau- und Städteplanung, Stadtgrundkarte. Online verfügbar unter <http://geoportal.rostock.de/>, zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Henschel, Thomas (2011): Entwicklungskonzept Uferbereich Gehlsdorf für den Abschnitt Fähranleger Landreiterstraße bis Osthafen. Hg. v. Stadtplanung und Wirtschaft Rostock Amt für Stadtentwicklung. Rostock.

HERO, Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (Hg.) (2011): Rostock Port: Mehr Fähr- und RoRo-Ladung, weniger Flüssiggüter. Online verfügbar unter <http://www.rostock-port.de/en/news/deitalview/mehr-faehr-und-roro-ladung-weniger-fluessiggueter.html?cHash=9815bfa8ad2953a0a31913ca71d86f99>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

HERO, Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (Hg.) (2012): Daten und Fakten zum Seehafen Rostock. Online verfügbar unter <http://www.rostock-port.de/hafen-rostock/daten-fakten.html>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Hohn, Uta; Hohn, Andreas (1993): Großsiedlungen in Ostdeutschland. Entwicklung, Perspektiven und Fallstudie Rostock-Groß Klein. In: Geographische Rundschau 45 (3), S. 146–152.

Hoppe, Timon; Nagel, Frank N. (2008): Rostock. Urbane Kulturlandschaft: Stadtbilder, Transformationen, Perspektiven. Ein Bericht mit Exkursionsführer. 2. Aufl. Norderstedt: Books on Demand.

Hübner, Malte (2003): Kieler Hörnbrücke: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/92/Hoernbruecke.jpg>, zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Hühr, Matthias (2010): Aussicht vom Turm der Petrikirche: MV-trip.de. Online verfügbar unter <http://images.mv-trip.de/rostock/aussicht-petrikirche-rostock.jpg>, zuletzt geprüft am 09.04.2012.

## I

IBA Hamburg, Internationale Bauausstellung Hamburg (Hg.) (2011a): Hügel der neuen Horizonte. Energieberg Georgswerder. Online verfügbar unter <http://www.iba-hamburg.de/themenprojekte/energieberg-georgswerder/projekt/energieberg-georgswerder.html>, zuletzt geprüft am 17.02.2012.

IBA Hamburg, Internationale Bauausstellung Hamburg (Hg.) (2011b): Vom Müllberg zum Gipfel Erneuerbarer Energien. Online verfügbar unter [http://magazin.iba-hamburg.de/2011/08/20/ausstellung\\_energieberg\\_zum\\_ersten/](http://magazin.iba-hamburg.de/2011/08/20/ausstellung_energieberg_zum_ersten/), zuletzt geprüft am 17.02.2012.

IBA Hamburg, Internationale Bauausstellung Hamburg (Hg.) (2010): Erster Spatenstich für das Betriebs- und Informationsgebäude am Energieberg Georgswerder. Hamburg. Online verfügbar unter <http://www.iba-hamburg.de/service/pressebereich/pressemitteilung-detailansicht/presseartikel/erster-spatenstich-fuer-infozentrum-am-energieberg-georgswerder.html>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

IHK Nord, Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie-und Handelskammern e.V (Hg.) (2008): Mit der Welt verbunden – Die nationale Bedeutung der deutschen Seehäfen. Online verfügbar unter [http://www.ihk-schleswig-holstein.de/linkableblob/737024/.9./data/nbs\\_broschüre-data.pdf](http://www.ihk-schleswig-holstein.de/linkableblob/737024/.9./data/nbs_broschüre-data.pdf), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Interessengemeinschaft der Anlieger im Osthafengebiet Rostock e.V. (Hg.) (1996): Rostocker Osthafen Geschichte. Online verfügbar unter <http://www.osthafen-rostock.de/index.php?id=269>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

## K

Knüvener, Thomas (2008): Ästhetik der Deponie. In: *archimaera* (1), S. 97–103. Online verfügbar unter <http://www.archimaera.de/2007/1/1202/archimaera001Knuevener.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Köppen, Oliver (2012): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Rostock, 09.01.2012.

Kramer, Reinhard (1995): Der Stadthafen. In: Matthias Redieck (Hg.): *Denkmale und Erbe der Rostocker Technikgeschichte. Verschwunden – vergessen – bewahrt?* 1. Aufl. Rostock: Norddeutscher Hochschulschriftenverlag, S. 41–43.

Kranert, Martin; Cord-Landwehr, Klaus (2010): *Einführung in die Abfallwirtschaft*. 4. Aufl. Wiesbaden: Vieweg + Teubner.

Kromrey, Helmut; Strübing, Jörg (2009): Empirische Sozialforschung. Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung. 12. Aufl. Stuttgart: Lucius & Lucius.

Kusserow, Petra (2011): Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Rostock, 14.09.2011.

Küsten-Solar GmbH & Co. KG (2010): Freifläche. Online verfügbar unter [http://www.kuesten-solar.de/gallery/references/rostock//zoom/01\\_kuso\\_dierkow\\_fs\\_1266523059.jpg](http://www.kuesten-solar.de/gallery/references/rostock//zoom/01_kuso_dierkow_fs_1266523059.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

## L

Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2004): Deponien zur Abfallablagerung. Infoblatt. Online verfügbar unter <http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/infoblaetter/info21/info-blatt21.pdf>, zuletzt geprüft am 17.02.2012.

Lehmann, Andres (2010): Hamburger Stadtpark: Hamburg.de, 2010. Online verfügbar unter <http://7.image.hamburg.de/image/3099036/Bilder%253A+Stadtpark+Hamburg+%252811%2529.jpg?width=482&height=359>, zuletzt geprüft am 09.04.2012.

Luckner, Thomas (2010): Stilllegung und Nachsorge von Deponien und Altablagerungen in Deutschland – FuE-Ergebnisse des BMBF-Förderschwerpunkts KORA-TV4. In: Österreichische Wasser- und Abfallwirtschaft 62 (7–8), S. 149–157. Online verfügbar unter <http://www.springerlink.com/content/464134v521h36037/>, zuletzt geprüft am 17.02.2012.

Ludes, Stefan (2005): Zentrum für Nervenheilkunde der Universität Rostock, Neubau eines Zentrums für Psychiatrie und Neurologie, Projektbeschreibung. Hg. v. Stefan Ludes Architekten Berlin. Rostock. Online verfügbar unter [http://www.detail360.de/projekt/zentrum-fuer-nervenheilkunde-der-universitaet-rostock-neubau-eines-zentrums-fuer-psychiatrie-und-neurologie-pjld\\_1825.htm?fotoid=1](http://www.detail360.de/projekt/zentrum-fuer-nervenheilkunde-der-universitaet-rostock-neubau-eines-zentrums-fuer-psychiatrie-und-neurologie-pjld_1825.htm?fotoid=1), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

## M

Manske, Magnus (2005): World Wind 12.11775E 54.13745N: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6d/WorldWind12.11775E\\_54.13745N.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6d/WorldWind12.11775E_54.13745N.png), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Mieterverein Rostock e.V. (2010a): Mieterverein Rostock zieht positive Bilanz – neue Probleme und erfolgreiche Rechtsberatung lassen Mitgliederzahl stabil. Rostock. Online verfügbar unter [http://www.mieterverein-rostock.de/presse12\\_10bilanz.htm](http://www.mieterverein-rostock.de/presse12_10bilanz.htm), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Mieterverein Rostock e.V. (2010b): Mieterverein Rostock gegen den Verkauf von WI-RO-Wohnungen. Rostock. Online verfügbar unter [http://www.mieterverein-rostock.de/presse11\\_10wiroverkauf.htm](http://www.mieterverein-rostock.de/presse11_10wiroverkauf.htm), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

**N**

Nagel, Tobias (2009): Rostock – Dierkow-Neu. Online verfügbar unter <http://www.machmaplaz-da.com/grosswohnsiedlungen/pic/hro/dierkow2.JPG>, zuletzt geprüft am 09.04.2012.

Nelles, Michael (2010): Die Kreislauf- und Abfallwirtschaft im Wandel – Wohin gehen die rechtlichen und technischen Entwicklungen? 13. Dialog Abfallwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern. Tagungsband. Rostock: Univ. Agrar- und Umweltwiss. Fak.

Neubauer, Stefan (2010): Rostock – die grüne Stadt an der Warnow mit hohem Freizeit- und Erholungswert. Hg. v. European Business Network. Rostock. Online verfügbar unter <http://ebn24.com/index.php?id=26367>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Neue Musikzeitung (Hg.) (2011): Hauptspielstätte des Rostocker Volkstheaters wird geschlossen. Online verfügbar unter <http://www.nmz.de/kiz/nachrichten/hauptspielstaette-des-rostocker-volkstheaters-wird-geschlossen>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

**O**

Obenaus, Hans; Zuber-Seifert, Franz (1996): Rostock – Wandel einer Stadtregion seit 1990. In: Geographische Rundschau 48 (9), S. 501–508.

Ortsbeirat Gehlsdorf-Nordost (Hg.) (2008): Niederschrift der Sitzung vom 19.05.2008. Rostock. Online verfügbar unter <http://195.37.188.171/bi/to010.asp?SILFDNR=2292&options=4>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

**P**

Pagenkopf, Christian (2004): B103 bei Reutershagen (Barnstorfer Ring): Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/19/Barnstorfer\\_Ring.JPG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/19/Barnstorfer_Ring.JPG), zuletzt geprüft am 09.04.2012.

Pagenkopf, Christian (2009): Die neue Universitätsbibliothek im Südstadtcampus: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdstadt\\_\(Rostock\)](http://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdstadt_(Rostock)), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Prignitz, Horst (2010): Der Hafen Rostock. Seehandel und Güterumschlag im Wandel der Zeit. 1. Aufl. Rostock.

**R**

Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock (Hg.) (2005): Regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock. Teil B: Nahverkehrsplan Hansestadt Rostock. Online verfügbar unter [http://www.rpv-mmr.de/fileadmin/pdf/nahverkehrspl\\_05/NVP\\_TB\\_HRO1.pdf](http://www.rpv-mmr.de/fileadmin/pdf/nahverkehrspl_05/NVP_TB_HRO1.pdf), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Rehschuh, Jan (2003a): Rostock Evershagen: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3c/Rostock\\_Evershagen\\_29.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3c/Rostock_Evershagen_29.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Rehschuh, Jan (2003b): Rostock Evershagen: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cc/Rostock\\_Evershagen\\_21.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cc/Rostock_Evershagen_21.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

RGS, Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2008): Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“. Städtebaulicher Rahmenplan. 2. Rahmenplanfortschreibung 2008. Rostock.

Ritter, Ernst-Hasso (2005): Handwörterbuch der Raumordnung. 4. Aufl. Hannover: Akad. für Raumforschung und Landesplanung.

Rostock Business (Hg.) (2011): Projekt „Holzhalbinsel Rostock-City“. Online verfügbar unter <http://www.rostock-expansion.de/projekt-projekt-holzhalbinsel-2009.html>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Rostock Heute (Hg.) (2009): Rostocker Wallanlagen. Früher Befestigungsanlage, heute grün. Online verfügbar unter <http://www.rostock-heute.de/wallanlage/311>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Rostock Heute (Hg.) (2010a): Ideenwettbewerb für Museumsgebäude. Vorschläge für das Schifffahrtsmuseum in der August-Bebel-Straße vorgestellt. Online verfügbar unter <http://www.rostock-heute.de/ideenwettbewerb-museumsgebaeude-august-bebel-strasse-schifffahrtsmuseum/7544>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Rostock Heute (Hg.) (2010b): Rostock 2025 – Leitlinien zur Stadtentwicklung. Bürger der Stadt diskutieren über die Leitlinien für die nächsten 15 Jahre. Online verfügbar unter <http://www.rostock-heute.de/leitlinien-stadtentwicklung-rostock-2025/13672>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Rostock Heute (2011): Berliner Architekten gewinnen Wettbewerb für Petriertel. Online verfügbar unter [http://www.rostock-heute.de/wp-content/uploads/2011/05/Wohnungsgesellschaft\\_Warnow\\_Wohnpark\\_Petrihof\\_Petriertel.jpg](http://www.rostock-heute.de/wp-content/uploads/2011/05/Wohnungsgesellschaft_Warnow_Wohnpark_Petrihof_Petriertel.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

## S

Sachs, Klaus et al. (2008): „Stadtstrände“ – theoretische und empirische Annäherungen an postmoderne Landschaften. Heidelberg. Online verfügbar unter <http://www2.geog.uni-heidelberg.de/anthropo/forschung/stadtstraende.htm>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Sawatzky, G. (2007): Duisburg Innenhafen: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Duisburg\\_Innenhafen2.jpg](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Duisburg_Innenhafen2.jpg), zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Schemann, Anne (2010): Rollt die Straßenbahn in den Stadthafen? In: Ostsee-Zeitung, 2010 (25.06.2010). Online verfügbar unter [http://www.ostsee-zeitung.de/rostock/index\\_artikel\\_komplett.phtml?SID=192f72db60dceea5fef5000050e53e17&param=news&id=2811431](http://www.ostsee-zeitung.de/rostock/index_artikel_komplett.phtml?SID=192f72db60dceea5fef5000050e53e17&param=news&id=2811431), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Schlegelmilch, Frank; Goderbauer, Evi (2008): Zwischennutzungen und Nischen im Städtebau als Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Ein Projekt des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Hg. v. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Berlin, Bonn. Online verfügbar unter [http://www.bbsr.bund.de/cIn\\_032/nn\\_21272/BBRSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/2008/heft57\\_\\_DL,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/heft57\\_DL.pdf](http://www.bbsr.bund.de/cIn_032/nn_21272/BBRSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/2008/heft57__DL,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/heft57_DL.pdf), zuletzt geprüft am 20.02.2012.

Schnittger, Peter (2001): Sanierung der Deponie Georgswerder in Hamburg. In: Volker Franziskus (Hg.): Handbuch Altlastensanierung und Flächenmanagement. 2. Aufl. Heidelberg: Müller, S. 1–89 (Rdnr.). Online verfügbar unter <http://www.hamburg.de/contentblob/141902/data/veroeff-georgswerder-sanierung.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Schoch, Thomas (2005): Sydney Opera House Australia: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Sydney\\_Opera\\_House\\_Australia.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Sydney_Opera_House_Australia.jpg), zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Schubert, Dirk (Hg.) (2007): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. 3. Aufl. Berlin: Leue.

Schwalbach, Gerrit (2009): Stadtanalyse. Basel: Birkhäuser (Basics).

Schweriner Volkszeitung (Hg.) (2009): Riesen-Solarfeld in Rostock geplant. In: Schweriner Volkszeitung, 23.11.2009. Online verfügbar unter <http://www.svz.de/nachrichten/home/top-the-ma/article/111/riesen-solarfeld-in-rostock-geplant.html>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Sindermann, Jürgen (1971): Lütten Klein. Bild 183-K1014-0018: Deutsches Bundesarchiv. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Bundesarchiv\\_Bild\\_183-K1014-0018%2C\\_Rostock%2C\\_L%C3%BCtten\\_Klein%2C\\_Wohnblocks%2C\\_Nacht.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Bundesarchiv_Bild_183-K1014-0018%2C_Rostock%2C_L%C3%BCtten_Klein%2C_Wohnblocks%2C_Nacht.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Sindermann, Jürgen (1972): Stadthafen 1972. Bild 183-L0707-0020: Deutsches Bundesarchiv. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/Bundesarchiv\\_Bild\\_183-L0707-0020%2C\\_Rostock%2C\\_Lange\\_Stra%C3%9Ffe%2C\\_Hafen%2C\\_G%C3%BCterbahnhof.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/Bundesarchiv_Bild_183-L0707-0020%2C_Rostock%2C_Lange_Stra%C3%9Ffe%2C_Hafen%2C_G%C3%BCterbahnhof.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Sindermann, Jürgen (1981): Schmarl. Bild 183-Z0514-026: Deutsches Bundesarchiv. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9b/Bundesarchiv\\_Bild\\_183-Z0514-026%2C\\_Rostock%2C\\_Schmarl%2C\\_Neubaugebiet%2C\\_Wohnblocks.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9b/Bundesarchiv_Bild_183-Z0514-026%2C_Rostock%2C_Schmarl%2C_Neubaugebiet%2C_Wohnblocks.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Sindermann, Jürgen (1983): Verladearbeiten 1983. Bild 183-1083-0621-300: Deutsches Bundesarchiv. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/42/Bundesarchiv\\_Bild\\_183-1083-0621-300%2C\\_Rostock%2C\\_%C3%9Cberseehafen%2C\\_Verladearbeiten%2C\\_Nacht.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/42/Bundesarchiv_Bild_183-1083-0621-300%2C_Rostock%2C_%C3%9Cberseehafen%2C_Verladearbeiten%2C_Nacht.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Stadtentsorgung Rostock GmbH (Hg.) (1997): Chronik 1953–1997. Online verfügbar unter <http://www.stadtentsorgung-rostock.de/unternehmen/chronik/1953-1997>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Statistisches Bundesamt Deutschland (Hg.) (2012): Arbeitslosenquote Deutschland. Online verfügbar unter <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Zeitreihen/WirtschaftAktuell/Arbeitsmarkt/Content75/arb210a.psml>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Staub, Annekathrin (2011): Feines Ufer – Gehlsdorf bekommt schicke Promenade. In: Ostsee Zeitung, 25.03.2011. Online verfügbar unter [http://www.ostsee-zeitung.de/ozdigital/lokales/rostock/index\\_artikel\\_komplett.phtml?SID=e618594758feeab3d41d6d8d7bb3568b&param=news&id=3076457](http://www.ostsee-zeitung.de/ozdigital/lokales/rostock/index_artikel_komplett.phtml?SID=e618594758feeab3d41d6d8d7bb3568b&param=news&id=3076457), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Stegmann, Rainer (2006): Deponienachsorge – Handlungsoptionen, Dauer, Kosten und quantitative Kriterien für die Entlassung aus der Nachsorge. Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamtes FuE-Vorhaben. Dessau: Buch- & Offsetdruckerei Stubbemann GmbH. Online verfügbar unter [http://www.ifas-hamburg.de/pdf/UFOPLAN\\_IFAS.pdf](http://www.ifas-hamburg.de/pdf/UFOPLAN_IFAS.pdf), zuletzt geprüft am 20.02.2012.

## T

Timm, Andreas (2010): Hansestadt Rostock. Hg. v. Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin. Online verfügbar unter [http://www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal\\_prod/Landesportal/content/de/Land\\_und\\_Regierung/Landkreise%2c\\_Aemter\\_und\\_Gemeinden/Kreisfreie\\_Staedte/Hansestadt\\_Rostock/index.jsp](http://www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/de/Land_und_Regierung/Landkreise%2c_Aemter_und_Gemeinden/Kreisfreie_Staedte/Hansestadt_Rostock/index.jsp), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

## U

Universität Rostock (Hg.) (1998): Zur Geschichte Gehlsheims und der Klinik und Poliklinik für Psychiatrie und Psychotherapie. Online verfügbar unter <http://www.kpp.med.uni-rostock.de/?pg=history&pt=1>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

## V

Verkehrsverbund Warnow GmbH (2011): Liniennetzpläne. Online verfügbar unter <http://www.verkehrsverbund-warnow.de/fahrplaene/netzplaene.html>, zuletzt geprüft am 28.02.2012.

VKU, Verband kommunaler Unternehmen (Hg.) (2011): Deponierung – Allgemeine Informationen. Online verfügbar unter <http://www.vku.de/abfallwirtschaft/abfallbehandlung/deponierung/deponierung-allgemeine-informationen.html>, zuletzt geprüft am 17.02.2012.

Volkstheater Rostock GmbH (2011a): Theaterzelt. Online verfügbar unter [http://www.volkstheater-rostock.de/das\\_theater/theaterzelt.html](http://www.volkstheater-rostock.de/das_theater/theaterzelt.html), zuletzt geprüft am 09.04.2012.

Volkstheater Rostock GmbH (Hg.) (2011b): Vorübergehend keine Vorstellungen im Großen Haus. Rostock. Online verfügbar unter <http://www.volkstheater-rostock.de/kontakt/presse.phtml?showsingel-169%3C!--param--%3E>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

## W

Weinhold, Christian (2007): Erfolgreiche Stadtentwicklungspolitik in den neuen Bundesländern am Beispiel der Hansestadt Rostock. Hansestadt Rostock, Amt für Stadtplanung. Rostock, 2007. Online verfügbar unter <http://www.rostock-business.com/download/Hansestadt-Rostock.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: darkone (2004): Warnemünder Strandpromenade mit dem Hotel Neptun. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/Warnemuende\\_Strandpromenade\\_Hotel\\_Neptun.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/Warnemuende_Strandpromenade_Hotel_Neptun.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: darkone (2005): Kröpeliner Straße. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/20/Rostock\\_Kr%C3%B6peliner\\_Stra%C3%9Fe.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/20/Rostock_Kr%C3%B6peliner_Stra%C3%9Fe.jpg), zuletzt geprüft am 09.04.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: Grand-Duc (2011): Traditionsschiff Typ Frieden. Rostock. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/Rostock\\_Traditionsschiff\\_Typ\\_Frieden\\_HBP-2011.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/Rostock_Traditionsschiff_Typ_Frieden_HBP-2011.jpg), zuletzt geprüft am 02.04.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: Kolossos (2007): Moritzburg-Leuchtturm. Online verfügbar unter <http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Moritzburg-Leuchtturm.jpg>, zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: Lauchi (2006a): Petrikerche und Teile der Rostocker Altstadt. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/Flug\\_074.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/Flug_074.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: Lauchi (2006b): Rostocker DKB-Arena (ehem. Ostseestadion) und Leichtathletikstadion. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Flug\\_073.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/Flug_073.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: MykReeve (2005): Guggenheim Museum Bilbao. Online verfügbar unter <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Guggenheim-bilbao-jan05.jpg?uselang=de>, zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: N3MO (2006): Panorama Rostock Franz Hogenberg 1597. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f6/Panorama\\_Rostock\\_Franz\\_Hogenberg\\_1597.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f6/Panorama_Rostock_Franz_Hogenberg_1597.jpg), zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: N3MO (2007): Rostock Verwaltungsgliederung unbeschriftet. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/db/Rostock\\_Verwaltungsgliederung\\_unbeschriftet.svg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/db/Rostock_Verwaltungsgliederung_unbeschriftet.svg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: Ra Boe (2002): Cuxhaven Kugelbake. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d8/Cuxhaven\\_Kugelbake\\_01.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d8/Cuxhaven_Kugelbake_01.jpg), zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: Ra Boe (2008): Bundespressestrand Berlin-Mitte. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7e/Berlin\\_Strandbad\\_02\\_%28raboe%29.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7e/Berlin_Strandbad_02_%28raboe%29.jpg), zuletzt geprüft am 29.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: Schiwago (2003): IGA 2003 in Rostock Schmarl, Außenanlagen. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f6/Rostock\\_IGA2003\\_1.jpg?uselang=de](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f6/Rostock_IGA2003_1.jpg?uselang=de), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: stevy76 (2007): Rostock-Warnemünde Rostock Port. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/Rostock-Warnemuende\\_Rostock\\_Port.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b6/Rostock-Warnemuende_Rostock_Port.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: Tremlin (2011): Ehemaliges Schifffahrtmuseum. Online verfügbar unter [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/24/Rostock-Stadtmitte-August-Bebel-Strasse\\_1.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/24/Rostock-Stadtmitte-August-Bebel-Strasse_1.jpg), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: TUBS (2009): Mecklenburg-Vorpommern HRO 2011. Online verfügbar unter [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mecklenburg-Vorpommern\\_HRO\\_2011.svg?uselang=de](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mecklenburg-Vorpommern_HRO_2011.svg?uselang=de), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wikimedia Commons (Hg.); user: TUBS (2010): Rostock subdivisions: Wikimedia Commons. Online verfügbar unter [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rostock\\_subdivisions.svg?uselang=de](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rostock_subdivisions.svg?uselang=de), zuletzt geprüft am 28.02.2012.

Wilhelm, Volkmar (2011): Sicherheit und Gesundheitsschutz beim Deponierückbau. In: BauPortal 123 (2), S. 5–9. Online verfügbar unter [http://www.baumaschine.de/fachzeitschriften/baumaschinen/bauportal\\_dateien/2011/heft2/a005\\_009.pdf/at\\_download/file](http://www.baumaschine.de/fachzeitschriften/baumaschinen/bauportal_dateien/2011/heft2/a005_009.pdf/at_download/file), zuletzt geprüft am 17.02.2012.

Wittmer, Barbara (2009): Zwischennutzung als Chance. Vorschläge für die Handhabung von Zwischennutzungen im ländlichen Raum. Abschlussarbeit Master of Advanced Studies. Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, Zürich. Online verfügbar unter [http://www.vlp-aspan.ch/files/papers/mas\\_rp\\_eth\\_thesis\\_barbara\\_wittmer\\_090723.pdf](http://www.vlp-aspan.ch/files/papers/mas_rp_eth_thesis_barbara_wittmer_090723.pdf), zuletzt geprüft am 19.02.2012.

# Anhang

# **Gesprächsleitfaden**

## **Gesprächspartnerbezogene Fragen**

1.) Was sind Ihre Aufgabenfelder?

## **Allgemeine Fragen**

2.) Wie ist die derzeitige Lage des Rostocker Wohnungsmarktes?

3.) Welche Wohntrends gibt es? Wohnen am Wasser? Wohnen in der Innenstadt?

4.) Hat Rostock ein Bevölkerungswachstum?

## **Fragen zum Gelände**

5.) Wer ist der Eigentümer des Geländes?

6.) Was sind die planungsrechtlichen Grundlagen? Was gibt es für Aussagen im Flächennutzungsplan? Gibt es B-Pläne für das Gebiet?

7.) Welche Nutzung findet auf dem Gelände derzeit statt?

8.) Welche Planungen gibt es aktuell für das Gelände? Gibt es informelle Planungen?

9.) Ab wann ist die Deponie Dierkow wieder bebaubar? Was sagen die aktuellen Planungen dazu?

10.) Was sehen Sie als Hindernis oder als förderlich für die Entwicklung der Fläche?

## **Weiterführende Fragen (bei Gesprächspartnern aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Hansestadt Rostock)**

11.) Kann das Gelände besichtigt werden?

12.) Welche Konzepte/Kartenmaterialien gibt es über das Gelände?

13.) Gibt es Veranstaltungen, in denen die Neubepanung des Geländes besprochen wird?



## Liste der Gesprächspartner

<b>Gesprächspartner</b>	<b>Institution</b>	<b>Datum</b>
Anja Epper	Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	01.12.2011
Christoph Müller	IBA Hamburg, Informationszentrum Deponie Georgswerder	17.12.2011
Oliver Köppen	Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	09.01.2012
Petra Kusserow	Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	14.09.2011



## Danksagung

Ich bedanke mich bei allen, die zum Gelingen der Masterthesis beigetragen haben. Insbesondere meine Familie und Freunde haben mich mit ihren kritischen Korrekturen tatkräftig unterstützt. Bei meinen beiden Betreuern Prof. Dr. Dirk Schubert und Dipl.-Ing. Meike Albers möchte ich mich dafür bedanken, dass sie mir mit ihren Anregungen und ihrer Kritik wertvolle inhaltliche Impulse gegeben haben. Ferner geht Dank an das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft der Hansestadt Rostock für die Beantwortung aller Fragen und das Bereitstellen von umfangreichen Materialien. Ein besonderer Dank geht an alle Gesprächs- und Interviewpartner, die ihre wertvolle Zeit wie auch ihre umfangreichen Sachkenntnisse zur Verfügung gestellt haben.





## Abstract

Die Deponie Rostock-Dierkow wurde mit Unterbrechungen von 1959 bis 1990 betrieben. Nach Beendigung des Ablagerungsbetriebs und Schließung der Deponie ließ die Stadt das Gelände sichern und mit einer Rekultivierungsschicht überziehen. Abgesehen von einem Recyclinghof und einer Photovoltaikanlage liegt das Gelände bis heute brach. Nach der Wiedervereinigung hatten zunächst andere Projekte, wie die Sanierung der Großwohnsiedlungen in den äußeren Bezirken der Stadt mehr Priorität, so dass das Deponiegelände in Vergessenheit geriet. Erst jetzt rückt das Gebiet in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Zum einen, weil innerstädtische Bauflächen stärker benötigt werden und zum anderen, weil die Stadt die Entwicklung an der Uferflächen der Unterwarnow forcieren möchte. Vor diesem Hintergrund zeigt das vorliegende Konzept eine Möglichkeit auf, wie das Deponiegelände in Zukunft genutzt werden kann. Ziel des Konzepts ist es, neue Räume zu schaffen und diese als wahrnehmbare und identitätsstiftende Strukturen in den Kontext der Stadt einzubinden. Dies schafft das Konzept durch eine Aufteilung des Gebiets in drei Zonen: Im Uferabschnitt soll zwei überregional bedeutende Kultur- und Veranstaltungsstätten errichtet werden. Zum einen findet das Volkstheater

Rostock dort einen neuen Standort. Es war zuvor provisorisch in einem Zelt untergebracht. Zum anderen kann die Ausstellung des Museums für Schiffbau und Schifffahrtsgeschichte zusammengeführt werden. Das Museum war nach der Wende an zwei eher abseits gelegenen Standorten untergebracht. Im rückwärtigen Bereich der Deponie wird eine Wohnnutzung realisiert, die sich in Art und Maß an den umgebenden Wohngebietsstrukturen orientiert. Ein besonderes Charakteristikum sind die großen Gärten und der direkte Zugang zum Wasser über verschiedene Uferstege. Im Westteil der Deponie soll ein großer Park entstehen, der zu Erholungszwecken und sportlichen Betätigung dient. Er hat die Funktion eines Stadtparks und soll Bürger aus ganz Rostock und Umgebung anziehen. Das Konzept versteht sich als Ideengeber und möchte mit dem Planungsvorschlag zur Diskussion anregen, so dass am Ende eine Lösung gefunden wird, die von allen Akteuren mitgetragen wird.