

# GEWERBEFLÄCHEN- ENTWICKLUNGSKONZEPT HANSESTADT ROSTOCK



## Abschlussbericht

Bearbeitung:  
Dipl.-Sozw. Uwe Mantik (Projektleiter)  
Dipl.-Ing. Michael Mammes  
M.Sc. Lena Steinke

Lübeck, 28.08.2018

© CIMA Beratung + Management GmbH

Es wurden Fotos, Grafiken u.a. Abbildungen zu Layoutzwecken und als Platzhalter verwendet, für die keine Nutzungsrechte vorliegen. Jede Weitergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung kann Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Wer diese Unterlage – ganz oder teilweise – in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt die CIMA Beratung + Management GmbH von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch die CIMA Beratung + Management GmbH.

Der Auftraggeber kann die vorliegende Unterlage für Druck und Verbreitung innerhalb seiner Organisation verwenden; jegliche – vor allem gewerbliche – Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet.

Diese Entwurfsvorlagen und Ausarbeitungen usw. fallen unter § 2 Abs. 2 sowie § 31 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Sie sind dem Auftraggeber nur zum eigenen Gebrauch für die vorliegende Aufgabe anvertraut.

Sämtliche Rechte, vor allem Nutzungs- und Urheberrechte, verbleiben bei der CIMA Beratung + Management GmbH.

Die cima vertritt die Gleichstellung von Frau und Mann in allen Lebensbereichen. Ein Baustein zur Gleichstellung von Frau und Mann ist eine geschlechterfaire Sprache.

Allein aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde in dem vorliegenden Bericht überwiegend auf die Verwendung beider Geschlechtsformen verzichtet. Soweit die männliche Form verwendet wurde, impliziert dies selbstverständlich die weibliche Form und umgekehrt.

# Inhalt

<b>1 Auftrag und Aufgabenstellung</b> .....	<b>9</b>
1.1 Ausgangslage .....	9
1.2 Aufgabenstellung.....	10
1.3 Methodische Grundlagen.....	11
<b>2 Wirtschaftsstrukturelle Rahmenbedingungen</b> .....	<b>13</b>
2.1 Standortbedingungen und zentralörtliche Funktionen.....	13
2.2 Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsverflechtungen .....	16
2.3 Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstruktur.....	19
<b>3 Standortwahlverhalten und Standorttypen</b> .....	<b>31</b>
3.1 Gewerbliche Standortwahl.....	31
3.2 Relevante Standorttypen .....	34
3.2.1 Zum Begriff des Gewerbestandes .....	34
3.2.2 Untersuchungsrelevante Standorttypen .....	37
3.3 Zusammenfassung.....	46
<b>4 Gewerbestandorte und Flächenpotenziale</b> .....	<b>48</b>
4.1 Methodik.....	48
4.2 Erhebungskulisse - Potenzialflächen im Bestand.....	51
4.3 Gewerbegebiete und Flächenpotenziale im Bestand.....	53
<b>5 Einschätzung des Gewerbeflächenbedarfs bis 2035</b> .....	<b>57</b>
5.1 Qualitative Einschätzungen zum Flächenbedarf.....	57
5.2 Unternehmensbefragung GEWERBE-Monitor Rostock 2016 .....	61
5.3 Reale Flächenverkäufe .....	62
5.3.1 Annahmen und Aussagekraft.....	62
5.3.2 Auswertung der kommunalen Verkaufsstatistik .....	62
5.3.3 Auswertung des Grundstücksmarktberichtes.....	66
5.4 Trendbasierte Gewerbeflächenbedarfsprognose bis 2035.....	68
5.4.1 Annahmen und Aussagekraft.....	68
5.4.2 Beschäftigtenprognose im Grundmodell .....	69
5.4.3 Kopplung an die Bevölkerungsprognose der Hansestadt Rostock.....	70
5.4.4 Hafensflächenbedarf Überseehafen .....	73
5.4.5 Gewerbeflächenbedarf nach Trendprognose.....	77
5.5 Gewerbeflächenbedarf der Hansestadt Rostock.....	81
<b>6 Erste Flächenbilanz (Potenziale im Bestand)</b> .....	<b>83</b>
<b>7 Potenzialflächen und Suchräume</b> .....	<b>87</b>
7.1 Potenzialflächen im Bestand.....	87
7.1.1 eG.9.1 DMR Südstadt .....	87
7.1.2 GE.12.4 Kassebohm.....	89
7.1.3 GE.12.5 Brinckmansdorf.....	91
7.1.4 GE.13.1 Petridamm.....	93
7.1.5 GE.13.2 Osthafen .....	95

7.1.6	GE.13.3	Brückenweg	97
7.1.7	GE.14.2	Petersdorfer Straße	99
7.1.8	SO.16.2	Hafenvorgelände Ost	100
7.1.9	G.16.2 & SO.16.1	Güterverkehrszentrum	101
7.1.10	GE.16.1	Nienhagen	104
7.1.11	G.1.1 & GE.1.4	Maritimes Gewerbegebiet und Warnemünder Werft	105
7.1.12	SO.1.12, GE.1.2 & GE.1.3	Technologiestandort Warnemünde, An der Stadtautobahn & Warnemünde Diedrichshäger Moor/ Weidenweg	107
7.1.13	GE.4.1	Lütten Klein West	108
7.1.14	GE.4.2	St. Petersburger Straße	109
7.1.15	GE.6.1 & GE.6.3	Schmarl Industriestraße	110
7.1.16	G.6.1 & GE.6.2	RFH und Industriegebiet Marienehe	111
7.1.17	G.10.4	Bramow Süd und Schlachthof	114
7.1.18	G.10.2 & GE.10.2	Carl-Hopp-/ Werftstraße & Ehemalige Neptunwerft	115
7.1.19	G.10.1	Carl-Hopp Süd	118
7.1.20	GE.7.1 & GE.7.3	Nördl. Alt Reutershagen & Krischanweg	119
7.1.21	GE.5.2	An der Stadtautobahn Schutow	120
7.1.22	GE.5.5	Jägerbäk	121
7.1.23	GE.5.4	Schutow EH	123
7.1.24	GE.5.1	Evershagen Süd	124
7.1.25	SO.9.4	Groter Pohl	125
7.1.26	GE 9.1	Nobelstraße	127
7.1.27	SO.11.3.	Stadthafen – Silohalbinsel	128
7.1.28	GE.11.1	Dalwitzhofer Weg	130
7.1.29	GE.12.2	Alt Bartelsdorf	130
7.1.30	G.13.1	Dierkow	131
7.1.31		Weitere Gewerbebestandorte im Bestand	132
7.1.32		Beurteilung der Gewerbebestandorte unter gemeindefinanzieller Sicht	133
7.1.33		Zwischenfazit	136
<b>7.2</b>		<b>Gewerbliche Entwicklungsflächen</b>	<b>138</b>
7.2.1	2.1	Großgewerbebestandort Rostock-Mönchhagen	141
7.2.2	2.2	Warnemünde/ Werftbecken	143
7.2.3	2.4 & A.4	Fischereihafen nördlich der Gleise	144
7.2.4	2.5	Schutow GE	147
7.2.5	2.6	Mare Langenort	148
7.2.6	2.7 & 2.8	An der Küstenmühle	150
7.2.7	A.5	Groter Pohl	151
7.2.8		Zwischenfazit	153
<b>7.3</b>		<b>Suchräume</b>	<b>155</b>
7.3.1		Maritimes Gewerbegebiet	157
7.3.2	25	Ehemalige Deponie Dierkow	158
7.3.3	33	Westlich der Hinrichsdorfer Straße	159
7.3.4	31	An der Küstenmühle	161
7.3.5	04	Östlicher Mühlenkamp	161
7.3.6	05	Lütten Klein südwestlich	163
7.3.7	07	Südliche Mühlenstraße	164
7.3.8	32	An der Stadtautobahn	166
7.3.9	29 & 09	Südl. Jägerbäk & Immendiek	167
7.3.10	16	Biestow südwestlich	170
7.3.11	18	An der Schwaaner Landstraße	172
7.3.12	17	Erweiterung Campus Satower Straße	173
7.3.13		Zwischenfazit	175

7.4	Stadt-Umland-Beziehungen und die Regiopole.....	176
7.4.1	Regiopolregion Rostock.....	177
7.4.2	Stadt-Umland-Raum Rostock (SUR).....	178
7.4.3	Nähere Betrachtung des Gewerbeflächenangebotes im Rostocker Umland .....	181
7.4.4	Zwischenfazit.....	186
<b>8</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick.....</b>	<b>188</b>
<b>9</b>	<b>Flächensteckbriefe Hansestadt Rostock.....</b>	<b>194</b>
<b>10</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>195</b>
10.1	Allgemeine Beschreibung der Standorttypen.....	195
10.1.1	Emissionsintensives Gewerbe.....	195
10.1.2	Verkehrsintensives Gewerbe.....	195
10.1.3	Klassisches Gewerbegebiet.....	195
10.1.4	Standort für Handwerk und Kleingewerbe .....	196
10.1.5	Hochwertige Gewerbegebiete .....	196
10.1.6	Darstellung der Standorttypen anhand bestimmter Merkmale/ Kriterien.....	197
10.1.7	Zuordnung von Wirtschaftsgruppen und -abteilungen zu Unternehmenstypen.....	197
10.2	Ermittlung des Flächenbedarfs.....	198
10.2.1	Trendbasierte Gewerbeflächenbedarfsprognose.....	199
10.3	Bewertungskriterien für Gewerbliche Entwicklungsflächen (FNP-Potenziale) und Suchräume.....	201
10.3.1	Bewertungskriterien Gewerbliche Entwicklungsflächen.....	201
10.3.2	Bewertungskriterien Suchräume .....	202

# Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Skizze des Untersuchungsablaufs.....	11
Abb. 2	Zusammenhänge in der Regiopole Region Rostock.....	13
Abb. 3	Mittel- und Oberzentren in Mecklenburg-Vorpommern mit Verflechtungsbereichen.....	15
Abb. 4	Bevölkerungsentwicklung im regionalen Vergleich (2000-2015).....	17
Abb. 5	Wanderungssaldo der Hansestadt Rostock (2000-2015).....	18
Abb. 6	Entwicklung von Erwerbstätigkeit und Beschäftigung (bis 2014/15).....	19
Abb. 7	Entwicklung der sozialversicherungspfl. Beschäftigten im Vergleich.....	20
Abb. 8	Pendlerbeziehungen Hansestadt Rostock und Umland (2015).....	20
Abb. 9	Pendlersaldo Hansestadt Rostock (2000 bis 2015).....	21
Abb. 10	Pendlerbilanz der Stadt Rostock im regionalen Vergleich.....	22
Abb. 11	Entwicklung der Erwerbstätigen (ET) nach zusammengefassten Sektoren (2000 bis 2014).....	23
Abb. 12	Sektorale Branchenstruktur im Vergleich (SvB am Arbeitsort).....	24
Abb. 13	Branchenstruktur/-entwicklung Produzierendes Gewerbe (Rostock).....	25
Abb. 14	Branchenstruktur/-entwicklung Dienstleistungen (Rostock).....	26
Abb. 15	Branchenportfolio-Analyse über alle Wirtschaftsgruppen (Rostock).....	27
Abb. 16	Branchenportfolio-Analyse des verarbeitenden Gewerbes (Rostock).....	28
Abb. 17	Blick auf die Neptun Werft.....	38
Abb. 18	Betrieb im Güterverkehrszentrum Rostock.....	40
Abb. 19	Gewerbegebiet Ehem. Neptunwerft (GE.10.2).....	41
Abb. 20	Gewerbestandort Evershagen-Süd.....	43
Abb. 21	Gewerbestandort Ehem. E-Werk.....	44
Abb. 22	AFZ im südlichen Fischereihafen (RFH) Rostock.....	45
Abb. 23	Technologiepark Warnemünde.....	45
Abb. 24	Rostockpark Tannenweg.....	46
Abb. 25	Bewertung der Marktgängigkeit (schematische Darstellung).....	49
Abb. 26	Verortung der Potenzialflächen im Bestand.....	52
Abb. 27	Typisierung der Gewerbebestände und -gebiete mit Potenzialflächen im Bestand (brutto, unbewertet).....	54
Abb. 28	Erfasste Potenzialflächen im Bestand in ha (mit Bewertung der Marktgängigkeit).....	56
Abb. 29	Unternehmensbefragung GEWERBEMonitor Rostock 2016.....	61
Abb. 30	Kommunale Flächenveräußerungen zwischen 2010 und 2016 (Gewerbebestände).....	63
Abb. 31	Kommunale Flächenveräußerungen zwischen 2010 und 2016 (Branchen).....	63
Abb. 32	Von der kommunalen Statistik abgebildete Standortnachfragen zwischen 2010 und 2016 (Lagen).....	64
Abb. 33	Vertragsvorgänge unbebaute Gewerbegrundstücke (2001-2015).....	66
Abb. 34	Schätzung der Beschäftigtenentwicklung bis 2035 im Grundmodell.....	70
Abb. 35	Erwerbstätige, Erwerbsfähige (Prognose) und Beschäftigte, HRO.....	71
Abb. 36	Schätzung der Beschäftigtenentwicklung mit Bevölkerungseffekt.....	72
Abb. 37	Geschätzte Beschäftigtenentwicklung (SvB) bis 2035 (Bevölkerungseffekt).....	73
Abb. 38	Methodische Unterscheidung von Hafenflächen- und Gewerbeflächenbedarf.....	75
Abb. 39	Stand und Prognose (mit Bevölkerungseffekt, ohne Hafen).....	76
Abb. 40	Prognose der grundsätzlich für die Gewerbeflächenentwicklung relevanten Beschäftigten (SvB).....	78
Abb. 41	Aufbau des Prognosemodells.....	78
Abb. 42	Im Gutachten verwendete Flächenkennziffern (FKZ).....	79
Abb. 43	Ergebnis der trendbasierten Flächenbedarfsprognose für die Hansestadt Rostock (2015 bis 2035).....	80
Abb. 44	Gewerbeflächenbedarf der Hansestadt Rostock (2015-2035).....	81

Abb. 45	Flächenbilanz Hansestadt Rostock (bei Prognose bis 2035)	83
Abb. 46	Übersicht Flächenpotenzial eG.9.1	88
Abb. 47	Übersicht Flächenpotenzial GE.12.4	90
Abb. 48	Übersicht Flächenpotenzial GE.12.5	92
Abb. 49	Übersicht Flächenpotenzial GE.13.1	94
Abb. 50	Übersicht Flächenpotenzial GE.13.2	96
Abb. 51	Übersicht Flächenpotenzial GE.13.2	98
Abb. 52	Übersicht Flächenpotenzial GE.14.2	99
Abb. 53	Übersicht Flächenpotenzial SO.16.2	101
Abb. 54	Übersicht Flächenpotenzial G.16.2 & SO.16.1	102
Abb. 55	Übersicht Flächenpotenzial GE.16.1	104
Abb. 56	Übersicht Flächenpotenzial GE.1.1 & GE.1.4	105
Abb. 57	Übersicht Flächenpotenzial SO.1.12, GE.1.2 & GE.1.3	107
Abb. 58	Übersicht Flächenpotenzial GE.4.1	108
Abb. 59	Übersicht Flächenpotenzial GE.4.2	110
Abb. 60	Übersicht Flächenpotenzial GE.6.1 & GE.6.3	111
Abb. 61	Nutzungszonen und Abgrenzung des öffentlichen Bereichs im RFH	112
Abb. 62	Übersicht Flächenpotenzial G.6.1 & GE.6.2	113
Abb. 63	Übersicht Flächenpotenzial G.10.4	114
Abb. 64	Übersicht Flächenpotenzial G.10.2 & GE.10.2	115
Abb. 65	Standortgenese der Ehem. Neptunwerft (anhand der B-Pläne 2007 und 2013)	116
Abb. 66	Übersicht Flächenpotenzial G.10.1	118
Abb. 67	Übersicht Flächenpotenzial GE.7.1 & GE.7.3	119
Abb. 68	Übersicht Flächenpotenzial GE.5.2	121
Abb. 69	Übersicht Flächenpotenzial GE.5.5 (und Planfeststellungsunterlage)	122
Abb. 70	Übersicht Flächenpotenzial GE.5.4	123
Abb. 71	Übersicht Flächenpotenzial GE.5.1	124
Abb. 72	B-Plan Nr. 09.SO.162 „Groter Pohl – Östlicher Teil“ und Ausschnitt aus aktuell. B-Plan-Entwurf	126
Abb. 73	Übersicht Flächenpotenzial SO.9.4	126
Abb. 74	Übersicht Flächenpotenzial GE.9.1	128
Abb. 75	Übersicht Flächenpotenzial SO.11.3	129
Abb. 76	Übersicht Flächenpotenzial GE.11.1	130
Abb. 77	Übersicht Flächenpotenzial GE.12.2	131
Abb. 78	Übersicht Flächenpotenzial G.13.1	132
Abb. 79	Gewerbstandorte gem. Flächenkataster der Hansestadt Rostock (2016)	133
Abb. 80	Höhe Gewerbesteuer-Vorauszahlungen insgesamt (2015/16)	134
Abb. 81	Durchschn. Gewerbesteuer-Vorauszahlungen je Betrieb (2015/16)	135
Abb. 82	Lage der Standorte samt Vorauszahlung je Betrieb (2016)	136
Abb. 83	Bewertungs-Schema Gewerbliche Entwicklungsflächen und Suchräume	138
Abb. 84	Übersicht der Gewerblichen Entwicklungsflächen in der Hansestadt Rostock	140
Abb. 85	Verortung des Vorranggebietes im RREP (westlicher Teilbereich auf Rostocker Stadtgebiet)	141
Abb. 86	Fläche 2.1	142
Abb. 87	Fläche 2.2	143
Abb. 88	Rostocker Standort der MV Werften (Entwicklungsfläche 2.2 im Bild rechts unten beginnend)	144
Abb. 89	Fläche 2.4	145
Abb. 90	Fläche A.4	146
Abb. 91	Fläche 2.5	148

Abb. 92	Fläche 2.6.....	149
Abb. 93	Fläche 2.7 und 2.8.....	150
Abb. 94	Fläche A.5.....	152
Abb. 95	Zweite Flächenbilanz (Anrechnung der Potenziale Gewerblicher Entwicklungsflächen).....	154
Abb. 96	Betrachtete Suchräume Hansestadt Rostock .....	156
Abb. 97	Suchraum Maritimes Gewerbegebiet.....	157
Abb. 98	Suchraum ehemalige Deponie Dierkow (25).....	158
Abb. 99	Suchraum Westlich der Hinrichsdorfer Straße (33).....	160
Abb. 100	Suchraum An der Küstenmühle (31).....	161
Abb. 101	Suchraum Östlicher Mühlenkamp (04).....	162
Abb. 102	Suchraum Lütten Klein (05).....	163
Abb. 103	Suchraum Südliche Mühlenstraße (07).....	165
Abb. 104	Suchraum an der Stadtautobahn (32).....	166
Abb. 105	Suchraum Südl. Jägerbäk (29).....	168
Abb. 106	Suchraum Immendiek (09).....	169
Abb. 107	Kleinräumige Verortung der Suchräume 29 und 09 im Zwischenraum der Gewerbegebiete .....	170
Abb. 108	Suchraum Biestow südwestlich (16).....	171
Abb. 109	Suchraum An der Schwaaner Landstraße (18).....	172
Abb. 110	Suchraum Erweiterung Campus Satower Straße (17).....	174
Abb. 111	Eignung der Suchräume im Rostocker Stadtgebiet.....	175
Abb. 112	Schwerpunkt für die Gewerbliche Entwicklung im SUR.....	180
Abb. 113	Gewerbestandorte im Rostocker Umland.....	181
Abb. 114	Eigentum an Gewerbeflächen der HRO im Umland.....	183
Abb. 115	Gesamtbilanz mit Empfehlungen zu Gewerblichen Entwicklungsflächen und Suchräumen.....	190
Abb. 116	Verlagerungs-, Neuansiedlungs- und Wiedernutzungsquoten .....	200

# 1 Auftrag und Aufgabenstellung

## 1.1 Ausgangslage

Die Hansestadt Rostock liegt im Norden des Landes Mecklenburg-Vorpommern, in der geografischen Mitte zwischen den Metropolregionen Hamburg, Berlin/ Brandenburg, Stettin und Kopenhagen/ Öresundregion. Das Stadtgebiet erstreckt sich beiderseits des Unterlaufs der Warnow bis zu deren Mündung in die Ostsee. Der Großteil der städtischen Strukturen konzentriert sich dabei am Westufer der Warnow und schließt an den historischen Stadtkern am südlichen Ufer an.

Die Lage am Meer und der Unterwarnow prägen nicht nur das Stadt- und Landschaftsbild der Hansestadt. Zugleich hat sich um den Überseehafen Rostock (ÜSH), den Fracht- und Fischereihafen (RFH), die verschiedenen Werftanlagen und den Passagierkai in Warnemünde, ebenso wie um den Stadthafen mit seinen weiten öffentlichen Flächen, eine überregional bedeutsame maritime Verbundwirtschaft entwickelt. Wasser- und landseitig ist Rostock der zentrale Verkehrsknotenpunkt Mecklenburg-Vorpommerns, wodurch sich für viele Branchen wichtige Absatz- und Beschaffungsmärkte in Mecklenburg, den gesamten Ostseeraum und darüber hinaus ergeben.

Als einzige Großstadt des Landes, gilt Rostock nicht nur als wichtigstes Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum der Region. Auch hat sich um die älteste Universität im Ostseeraum in den vergangenen Jahrzehnten eine vielfältige Forschungslandschaft mit zahlreichen Ansiedlungen (außer)universitärer Einrichtungen und Ausgründungen in zukunftsträchtigen Wirtschaftsbereichen entwickelt. Die Hansestadt verfügt über eine enorme Dichte an vernetzten Bildungs-, Forschungs- und Lehreinrichtungen, die vor allem im Bereich der Medizintechnik, Biotechnologie und weiteren Spitzentechnologien über ein wachstumsstarkes Potenzial im Wissens-Kreativitäts- und Innovationstransfer verfügen.<sup>1</sup>

Abseits der großen europäischen Metropolregionen nimmt die Hansestadt auf regionaler Ebene eine übergeordnete Funktion als Kern der Regiopole Region Rostock wahr, indem sie für das Umland wichtige oberzentrale Funktionen erfüllt und zum Entwicklungsmotor der gesamten Region wird.

Aufgrund der ausgeprägten Integration in das Siedlungsgefüge und die hohe Konzentration entlang des Ufers der Unterwarnow, sind die Standorte der Wirtschaftsunternehmen in Rostock allgegenwärtig und in hohem Maße identitätsstiftend. Dabei gilt die Hansestadt Rostock nicht nur als attraktiver Arbeitsstandort. Zugleich wird ihr auch eine hohe Lebensqualität zugeschrieben, die sich u.a. in einer stark zunehmenden Bevölkerungszahl verdeutlicht. So verfügt die Hansestadt über vielfältige und gut erreichbare Kultur- und Naturräume, das tägliche Leben wird durch zahlreiche Veranstaltungen der darstellenden und bildenden Künste, ebenso wie durch Museen, Galerien, Parks, innenstadtnahe Wasser- und v.a. die Strandzugänge im nördlichen Stadtgebiet bereichert.

Alljährlich werden zahlreiche Touristen in die Seebäder nach Warnemünde oder Markgrafenheide gezogen, sodass der Tourismus sowohl das Stadtbild als auch die Wirtschaft prägt. Die Einbindung in den internationalen Kreuzfahrtverkehr führt dabei zeitweise zu einer hohen Internationalisierung des Stadtlebens. Hierzu trägt auch die steigende Zahl ausländischer Studierender bei. Mit zunehmender Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsstandort sind jedoch auch einige Konflikte hinsichtlich der Bereitstellung von Wohnbauland einerseits und geeigneten Wirtschaftsflächen für die Unternehmen und Betriebe andererseits verbunden. Für die Hansestadt Rostock ergibt sich dabei eine besondere Aktualität dieses Effektes dadurch, dass die stadteigenen Prognosen für die nächsten Jahre einen starken Bevölkerungszuwachs erwarten lassen, der zugleich mit entsprechenden Bedarfen nach zusätzlichem Wohnraum und Wohnumfeldqualitäten einhergeht und das wirtschaftliche Geschehen in der Stadt in besonderem Maße tendieren wird. So wird in den kommunalen Prognosen ein Zuwachs

---

<sup>1</sup> Vgl. dazu auch Hansestadt Rostock, Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung

der Einwohnerzahl von derzeit rd. 207.492 (12.2016) auf ca. 219.000 Einwohner im Jahr 2025 bzw. auf 231.000 Personen bis zum Jahr 2035 erwartet.<sup>2</sup>

Nicht nur am Wohnungsmarkt sind Knappheiten erkennbar.<sup>3</sup> Vor allem der Bedarf an gewerblichen Bauflächen in Rostock, der aus Erweiterungen, Neuansiedlungen und Verlagerungen von Unternehmen und Betrieben entsteht, wuchs in den vergangenen Jahren deutlich. Zur Deckung dieses Flächenbedarfs, insbesondere für großflächige industrielle und besonders hochwertige gewerbliche Entwicklungen, fehlen zunehmend adäquate Flächen. Dabei wird es auch künftig nicht allein um die Bereitstellung ausreichender Gewerbestandorte gehen, sondern zugleich um die Entwicklung von Standorten, die den sich weiterhin stark ausdifferenzierenden Standortanforderungen der Unternehmen entsprechen.

*„Es fehlt an Gewerbeflächen in zentralen Lagen, in Uni-Nähe, mit gutem Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr und hoher Sichtbarkeit“<sup>4</sup> (Rostock Business).*

## 1.2 Aufgabenstellung

Vor dem skizzierten Hintergrund verfolgt die Hansestadt Rostock das Ziel, mit Hilfe einer Gewerbeflächenkonzeption sowohl die zukünftigen Gewerbeflächenbedarfe zu quantifizieren, als auch neue Entwicklungschancen für den Wirtschaftsstandort aufzudecken. Dieser Zielstellung liegt die Erkenntnis zugrunde, dass ein in Qualität und Quantität ausreichendes Gewerbeflächenangebot eine Grundvoraussetzung dafür ist, um den Wirtschaftsstandort langfristig zu sichern und die sich durch gesamtwirtschaftliche Entwicklungen ergebenden Chancen weiterhin aktiv zu nutzen. Um den Unternehmen und Betrieben auch zukünftig geeignete Standorte zur Verfügung stellen zu können, die den jeweils spezifischen Bedarfen aus Erweiterungen am Standort, Verlagerungen von außerhalb oder Neuansiedlungen/-errichtungen entsprechen, ist daher eine strategische Planung der gewerblichen Entwicklung in kurz-, mittel- und langfristigem Horizont erforderlich.

Die Ergebnisse der Untersuchung sollen zugleich als Fachbeitrag im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplans (FNP) bis 2035 dienen. Umso mehr wird es daher auch um Fragen der Abwägung mit anderen Belangen gehen müssen sowie um Lösungen zum Umgang mit bestehenden Nutzungskonflikten der Bodennutzung. Inhalt der Gewerbeflächenkonzeption sind daher vor allem die Einschätzung der spezifischen unternehmerischen Standortbedarfe in quantitativer und qualitativer Hinsicht sowie eine nach Standorttypen differenzierte Prognose des Flächenbedarfs bis zum Jahr 2035. Dieser Prognose wird das Angebot an Gewerbeflächen gegenübergestellt, das im Zuge einer gesamtstädtischen Gewerbeflächenbestandserhebung erfasst und bewertet wird. Dabei geht es einerseits um eine Erfassung von aktuell verfügbaren Potenzialflächen im Bestand, bei denen sich die Zulässigkeit der baulichen Nutzung also grundsätzlich nach den §§ 30 und 34 BauGB bestimmt. Andererseits sind auch die Aussagen der vorbereitenden Bauleitplanung von Interesse (Gewerbliche Entwicklungsflächen gem. FNP) sowie aktuelle Planungen gewerblicher Erweiterungen, die bislang noch keinen Niederschlag im Flächennutzungsplan (FNP) fanden, also sogenannte Suchräume. Während die Potenzialflächen im Bestand (Innenentwicklungspotenziale) i.d.R. eine kurz- bis mittelfristige Verfügbarkeit erwarten lassen und dem bis 2035 prognostizierten Gewerbeflächenbedarf gegenübergestellt werden können, unterliegen die Gewerblichen Entwicklungsflächen und v.a. die Suchräume einer darüber hinausgehenden Bewertung. Dabei geht es um die perspektivische Eignung dieser Flächen. Von besonderem Interesse sind daher die erkennbaren Nachfragetrends hinsichtlich der Standortanforderungen der Unternehmen und Betriebe, zugleich aber auch mögliche Nutzungskonflikte mit anderen Ansprüchen an den Boden. Aus der Gegenüberstellung der gesammelten Untersuchungsergebnisse

<sup>2</sup> Vgl. Hansestadt Rostock, Statistische Nachrichten Bevölkerungsprognose bis 2035, April.2016.

<sup>3</sup> Beispielweise liegt die Leerstandsquote von Wohnungen seit 2013 bei lediglich rd. 3% und sinkt entsprechend aktueller Prognosen weiter.

<sup>4</sup> Vgl. Ostsee-Zeitung vom 05.04.2017, Hansestadt Rostock.

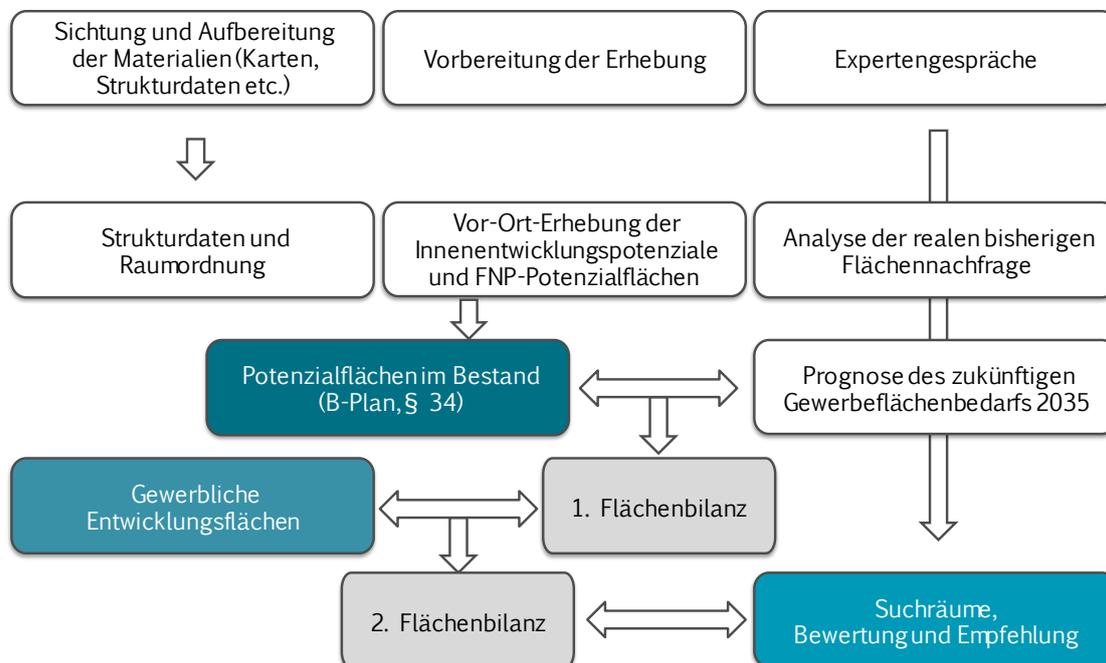
wird schließlich eine Einschätzung der räumlichen Situation vorgenommen. Empfehlungen zum zukünftigen Umgang mit Gewerbestandorten sowie zur Anpassung und Neuausweisung weiterer Flächen bilden das Resümee des Gutachtens.

### 1.3 Methodische Grundlagen

Im Winter/ Frühjahr 2016 und 2017 wurde durch die cima eine gesamtstädtische Erhebung der mit der Hansestadt Rostock abgestimmten Gewerbestandorte im Stadtgebiet durchgeführt. Neben der kartographischen Verortung der aktuellen und perspektivischen Potenzial- und Entwicklungsflächen, wurden in diesem Rahmen auch alle innerhalb dieser Gewerbeflächen ansässigen Betriebe samt Adressdaten lokalisiert und sodann einer Hauptbranche zugeordnet (Arbeitsstätten-Zählung und Typisierung gem. Wirtschaftszweigklassifikation 2008). Die Potenzialflächen im Bestand wurden anhand ihrer Flächenzuschnitte und Lageparameter sowie im Abgleich mit den geltenden Bauleitplänen (bzw. Kenntnissen über Aufstellungsbeschlüsse) beschrieben, nach Standorttypen klassifiziert und anhand ihrer Eignung/ Marktgängigkeit bewertet. Die verwendete Standorttypisierung basiert auf der Feststellung, dass sich Gewerbestandorte in ihrer Struktur und Qualität teilweise erheblich voneinander unterscheiden; ihre Eignung für bestimmte Branchen ist verschieden ausgeprägt. Wichtige Hinweise hierzu liefern die Ergebnisse der Arbeitsstätten-Zählung, die einen Abgleich von Branchenschwerpunkten mit den aktuellen Standortfaktoren eines Gewerbegebietes ermöglichen.

Aus der Klassifizierung der Gewerbestandorte entsprechend der unterschiedlichen Standorttypen, lässt sich demnach auch die grundsätzliche Eignung einer Potenzialfläche für bestimmte Unternehmensgruppen ableiten.

Abb. 1 Skizze des Untersuchungsablaufs



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

In Rückkopplung mit dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, der Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH und weiteren lokalen Akteuren wurden diese Flächenbewertungen schließlich weiter spezifiziert und v.a. die eigentumsrechtliche Situation der einzelnen Grundstücke sowie deren eventuelle Verwertungsabsichten (falls bekannt) in Erfahrung gebracht. Dieses Vorgehen diente dem Ziel, die Marktgängigkeit der aktuellen Potenzialflächen im Bestand

möglichst genau einzuschätzen, um eine realistische Vorstellung der real verfügbaren Flächenpotenziale bis zum Zieljahr der Prognose (2035) zu erhalten. Die (nach Standorttypen differenzierte) Bilanz aus Flächenbedarf und Flächenangebot ist das Ziel dieses ersten, zentralen Untersuchungsbausteins, der **1. Flächenbilanz**. Ein mögliches Flächendefizit als Ergebnis der 1. Flächenbilanz gilt es durch weitere Flächenentwicklungen zu decken, die sich i.d.R. auf den aktuellen Außenbereich beziehen.

Während allerdings die Bewertung von „Potenzialflächen im Bestand“ auf der Grundlage von Kenntnissen über Eigentümerstrukturen, Flächenzuschnitte, bestehendem Baurecht etc. erfolgen kann, so trifft dies auf die im FNP dargestellten „Gewerblichen Entwicklungsflächen“ und vor allem auf die „Suchräume/ Vorschauflächen“ nicht zu. Zur Bewertung dieser möglicherweise perspektivisch relevant werdenden Flächenpotenziale, muss dementsprechend ein anderes Bewertungsverfahren zur Anwendung kommen. Hierzu wurden beide letztgenannten Flächenkategorien mittels eines ausdifferenzierten Bewertungsrasters im Rahmen eines Punktwertverfahrens (sog. Nutzwertanalyse) hinsichtlich ihrer möglichen Eignung bewertet. Die exakte Bestimmung von Flächengrößen wird schwieriger, kann auf Grundlage weiterer Annahmen jedoch vorgenommen werden, sodass eine Gegenüberstellung mit dem Ergebnis der 1. Flächenbilanz möglich wird. Dies führt schließlich zur **2. Flächenbilanz**.

Zur Verdichtung der qualitativen Aussagen zum Flächenbedarf wurden neben dem kontinuierlichen Austausch mit dem Auftraggeber und der begleitenden Arbeitsgruppe mehrere Gespräche mit Vertretern örtlicher Unternehmen und Institutionen der Hansestadt Rostock sowie der Region geführt. Ergänzend dazu wurden verschiedene Gutachten und Konzeptionen herangezogen, die in den letzten Jahren für räumliche Teilbereiche (z.B. den Überseehafen und den Fracht- und Fischereihafen) bzw. Themenfelder (z.B. Wissenschaftskonzeption, Lärmaktionsplan, MOPZ – Mobilitätsplan Zukunft) erstellt wurden.

Aufbauend auf den Ergebnissen werden schließlich Empfehlungen zur weiteren Entwicklung von Bestandsflächen sowie zum Umgang mit Entwicklungsflächen und Suchräumen formuliert.

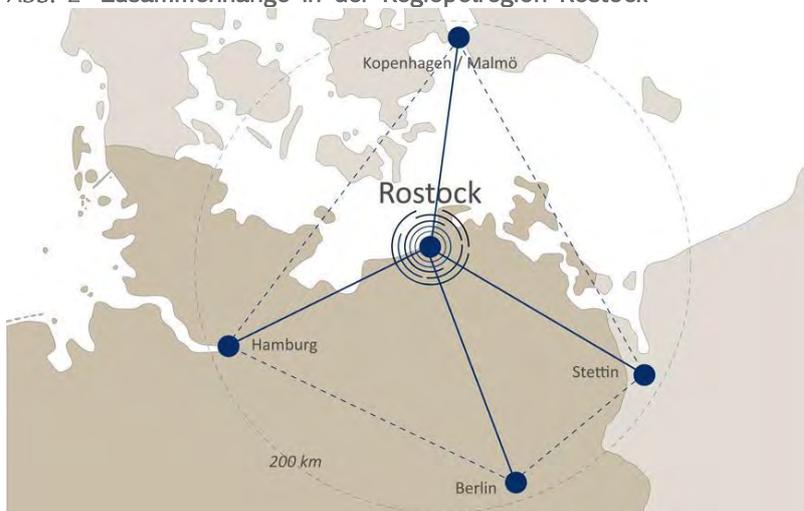
## 2 Wirtschaftsstrukturelle Rahmenbedingungen

Zur ersten Einschätzung des Flächenbedarfs werden als erklärende Variable die regionalen Standortvoraussetzungen und wesentliche wirtschaftliche Strukturdaten sowie die zentralen soziokulturellen Rahmenbedingungen innerhalb der Hansestadt Rostock im regionalen Vergleich dargestellt.

### 2.1 Standortbedingungen und zentralörtliche Funktionen

Die Hansestadt Rostock gehört zu den vier Oberzentren des Landes Mecklenburg-Vorpommern und bildet gleichzeitig den zentralen Wirtschaftsschwerpunkt im Norden des Bundeslandes. Als Kernstadt innerhalb eines verstärkten Raumes, umgeben von ländlichen Kreisen, nimmt Rostock eine besondere regionale Funktion wahr, die hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Ausgangslage vergleichbar ist mit Städten wie Halle (Saale), der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt Kiel, Bremerhaven, ggf. der sachsen-anhaltischen Hauptstadt Magdeburg, oder auch den deutlich kleineren Städten Regensburg, Jena und Gera sowie Cottbus.<sup>5</sup>

Abb. 2 Zusammenhänge in der Regiopoleregion Rostock



Quelle: Website Regiopoleregion Rostock

Innerhalb des 200 km-Radius sind die wichtigsten Metropolregionen Norddeutschlands, die MR Hamburg und die MR Berlin/Brandenburg sowie zentrale Wirtschafts-

räume Osteuropas (Stettin) und – durch die unmittelbare Lage an der Ostsee – auch Skandinaviens (Kopenhagen/ Malmö) erreichbar, wodurch Rostock zugleich eine überregionale Bedeutung erfährt. Darüber hinaus werden auch enge Beziehungen zu Russland aufrechterhalten. Die bestehenden Wirtschaftsbeziehungen sind über diverse Cluster und Netzwerke institutionalisiert.

Die Stadt nimmt zugleich die Funktion als Regiopole<sup>6</sup> der Regiopoleregion Rostock wahr, indem sie landesbedeutsame, oberzentrale und zum Teil auch metropolitane Funktionen für ihren weiträumigen Verflechtungsraum wahrnimmt. Dieser umfasst neben der Hansestadt Rostock den unmittelbar umgebenden Landkreis Rostock mit den drei Mittelzentren Bad Doberan, Güstrow und Teterow sowie die Stadt Ribnitz-Damgarten (MZ) im Landkreis Vorpommern-Rügen. Darüber hinaus bestehen auch enge (wirtschaftliche) Beziehungen zu den Hansestädten Wismar und Stralsund.

Die engen Stadt-Umland-Verflechtungen unterliegen jedoch auch hier einem gewissen Wettbewerbsansatz, der im Recht der kommunalen Selbstverwaltung samt kommunaler Finanzhoheit verankert ist. So spielen in Rostock Regionalisierungs- und Glokalisierung<sup>7</sup>Prozesse gleichzeitig eine Rolle, etwa indem vor dem Hintergrund der vielschichtigen Prozesse der Globalisierung, die sich in der lokalen Wirtschaft deutlich äußern, einerseits die damit einhergehenden lokalen Zusammenhänge eine besondere Beachtung erfahren. Die Entwicklung der international ausgerichteten Werftindustrie mitsamt den

<sup>5</sup> Diese Aussage bezieht sich auf die Karte der Siedlungsstrukturellen Gemeindetypen 2008 des BBSR.

<sup>6</sup> Viele der zuvor aufgeführten Städte werden ebenfalls als (potenzielle) Regiopolen, also Kernstädte in ihrem jeweiligen Verflechtungsraumes, geführt.

<sup>7</sup> „Glokalisierung“ ist ein Neologismus und Kofferwort, gebildet aus den Begriffen Globalisierung und Lokalisierung.

komplexen Zulieferbeziehungen auf lokaler Ebene sowie der entsprechenden Standortpolitik kann hierbei als Beispiel angeführt werden. Andererseits gewinnt mit dem Regiopolen-Konzept, oder auch dem initiierten Arbeitskreis „Stadt-Umland-Raum Rostock“ (SUR), die Kooperationsstruktur zunehmend an Bedeutung, wengleich die Potenziale längst noch nicht ausgeschöpft sein mögen.<sup>8</sup> Der formulierte Anspruch, Rostock bis zum Jahr 2025 „[...] zum bedeutendsten Marktplatz für regionale Produkte [zu] entwickeln“<sup>9</sup> ist auch dahingehend zu verstehen.

Mit rd. 1.137 Einwohnern je Quadratkilometer gilt Rostock als verdichtete Stadt. Die Siedlungsstruktur verdeutlicht dies vor allem entlang des westlichen Warnowlaufs. Rund 40 Prozent der Bodenfläche (18.126 ha) ist durch Siedlungs- und Verkehrsfläche belegt, womit die Hansestadt Rostock die am stärksten verdichtete Stadt im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern ist.<sup>10</sup> Auf die Gebäude- und Freiflächen für Gewerbe und Industrie entfallen ca. 4,4% der Gesamtfläche (in Schwerin sind es im Vergleich dazu 3%).<sup>11</sup>

Die begünstigte Lage der Stadt zwischen den nationalen und internationalen Metropolen spiegelt sich auch in der verkehrlichen Anbindung wider. So verfügt die Stadt über fünf Autobahnanschlusstellen an die A19, welche östlich durch das Stadtgebiet führt und eine Direktverbindung nach Berlin darstellt. Darüber hinaus bestehen drei Anschlusstellen an die südlich verlaufende A20. Neben den zahlreichen Autobahnanschlüssen verlaufen mehrere Bundesstraßen durch das Stadtgebiet (B103, B105 und B110), wodurch die regionale Erreichbarkeit sehr hoch ist. In Form des mautpflichtigen Warnowtunnels quert die B105 die Unterwarnow und fungiert damit seit 2003 als Verbindungsachse der westlich und östlich gelegenen Ortsteile Schmarl und Krummendorf.

Auch dem Hauptbahnhof Rostock kommt eine überregionale Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt zu. Unter anderem bestehen InterCity-Verbindungen nach Hamburg, Berlin, Stralsund, Leipzig, Stuttgart und in das Ruhrgebiet. Zugleich weist die Stadt im Schienenpersonen und -güterverkehr hervorragende Verbindungen an alle innerstädtischen Häfen sowie an das Kreuzfahrtterminal in Warnemünde auf. Der S-Bahn-Anschluss (vom südlichen Kavelstorf) nach Rostock Seehafen Nord wurde 2012 jedoch aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt.<sup>12</sup>

Darüber hinaus besitzt die Hansestadt ein gesamtstädtisches und leistungsfähiges Straßenbahn- und Stadtbus-Netz, welches die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur komplettiert. Eine Direktverbindung von der Innenstadt nach Warnemünde ist ganztägig gewährleistet. Hinzu kommen zwei innenstadtnahe Fährverbindungen zwischen Schnickmannkai (Stadthafen) und Kabutzenhof nach Gehlsdorf am östlichen Warnowufer. Nördlich verbindet die Warnemündefähre die Ortsteile Seebad Warnemünde und Hohe Düne.

Von wirtschaftlich hoher Relevanz und stark Raumbild-prägend ist der Überseehafen Rostock, der größte Ostseehafen und – zusammen mit dem Passagierkai in Warnemünde – auch größter Kreuzfahrthafen Deutschlands. Der Überseehafen (ÜSH) an der Ostseite der Unterwarnow unterteilt sich in ein Stückgut- und Schüttgutterminal, das Fährterminal, das RoRo-Terminal, das KLV-Terminal und weiter östlich in den Bereich für Getreideumschlag sowie den Ölhafen und weiter abseits den Chemiehafen 7. Die höchste Relevanz für die Kreuzfahrt hat dabei das Terminal am Passagierkai in Warnemünde (Pier 1-4); der Kreuzfahrthafen verfügt über zahlreiche Liegeplätze (P1-P6, P7, P8), wovon

---

<sup>8</sup> Eine Zusammenarbeit auf interkommunaler Ebene im Rahmen der gewerblichen Standortentwicklung wird von Seiten der Hansestadt Rostock auch nach eigenen Angaben weiterhin angestrebt.

<sup>9</sup> Vgl. Hansestadt Rostock, Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung, S. 7

<sup>10</sup> In der Landeshauptstadt Schwerin liegt dieser Wert lediglich bei rd. 30,9%. Berücksichtigt man die Fläche der Rostocker Heide, dem mit 6.004 ha (darunter 5.177 ha Holzbodenfläche) größten geschlossen Küstenwald Deutschlands, erhöht sich dieser Dichtewert entsprechend.

<sup>11</sup> Vgl. Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2017): Statistische Berichte Mecklenburg-Vorpommern: Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung in Mecklenburg-Vorpommern 2015 (Ergebnisse der Flächenerhebung)

<sup>12</sup> Möglicherweise lässt sich dies auch auf fußläufige Distanz über 700 Meter zwischen Haltepunkt Seehafen Nord und Fährterminal zurückführen.

drei am Rostock Port im Bereich des ÜSH liegen.<sup>13</sup> Im Stadtgebiet bestehen darüber hinaus noch weitere Hafenanlagen, wie zum Beispiel der selbstständige Fracht- und Fischereihafen (RFH) in Marienehe, den nördlich daran anschließenden „MAB-Kai“ und „Alba-Kai“, das Maritime Gewerbegebiet (MAGEB) und die Anlagen um die Neptun Werft im Ortsteil Groß Klein. Wirtschaftlich wie touristisch spielt der Stadthafen eine besondere Rolle (insgesamt sind zehn Häfen im Stadtgebiet verortet).

Im Überseehafen wurden im vergangenen Jahr 2016 rund 28,6 Mio. Tonnen Güter<sup>14</sup> umgeschlagen und damit 5% mehr als 2015.<sup>15</sup> Bedingt durch das prognostizierte weitere Wachstum des Umschlags, v.a. aber auch zunehmende Flächenbedarfe für hafenauffine Industrie und Logistik, soll der Überseehafen bis zum Jahr 2030 um rd. 660 ha (brutto) erweitert werden, wovon nach aktueller Planung Flächenbedarf für die hafenauffine Wirtschaft in Höhe von 375 ha auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock realisiert werden sollen.

Abb. 3 Mittel- und Oberzentren in Mecklenburg-Vorpommern mit Verflechtungsbereichen



Quelle: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, 2016

In einer Entfernung von ca. 37 km südlich vom Stadtzentrum liegt in der Gemeinde Laage (Lkr. Rostock) der Rostock-Airport, von dem aus ganzjährig regelmäßige Direktflüge zu den deutschen Großflughäfen München und Stuttgart sowie nach Antalya und Hurghada angeboten werden. In der Sommer- und Winterzeit und als Sonderziele sind 15 weitere Zielflughäfen angebunden. Gerade in den Sommer- und Ferienmonaten kommt dem Airport eine gesonderte Stellung zu, denn dann wird

<sup>13</sup> Die weiteren Häfen im Stadtgebiet werden nicht dem Seehafen zugeordnet, dessen Entwicklung durch die Rostock Port GmbH wahrgenommen wird, einer Gesellschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern (25,1%) und der Hansestadt Rostock (74,9%).

<sup>14</sup> Bruttomenge, d.h. einschließlich der Gewichte der Transportmittel wie Lkw.

<sup>15</sup> Quelle: <http://www.rostock-port.de/hafen-rostock/daten-fakten.html> (Zugriff am 27.08.2017)

er zum Dreh- und Angelpunkt für die zahlreichen internationalen Kreuzfahrtpassagiere aus Italien, Spanien oder Griechenland, die in Warnemünde auf ein Kreuzfahrtschiff steigen. Der umgebende Air-Park, der ursprünglich zur Ansiedlung von BMW und Airbus entwickelt wurde, verfügt über ein großes Flächenpotenzial.

Die Hansestadt Rostock kommt somit ihren vielfältigen Funktionen als eines von vier<sup>16</sup> Oberzentren des Landes nach. Diese sollen gemäß LEP Mecklenburg-Vorpommern „[...] als überregional bedeutsame Infrastruktur- und Wirtschaftsstandorte gestärkt und weiterentwickelt werden. Sie sollen in ihrer Funktion als Arbeits-, Forschungs-, Bildungs- und Kulturstandorte gezielt unterstützt werden“.<sup>17</sup>

Bezogen auf die gewerbliche Entwicklung führt die Landesplanung im Bereich der Flächenvorsorge u.a. aus, dass auch „die Standortoffensive zur Schaffung attraktiver großer zusammenhängender Industrie- und Gewerbeflächen als Voraussetzung für eine erfolgreiche Ansiedlungspolitik [...] fortgesetzt und weiterentwickelt werden [soll]“.

Hierbei sind vor allem die Standorte für die Ansiedlung von flächenintensiven und klassischen Industrie- und Gewerbeunternehmen mit landesweiter Bedeutung zu berücksichtigen.<sup>18</sup> Die Entwicklung haftenaffiner Standorte, die bedarfsgerecht an den Seehafen angebunden sind, ist von herausragender Bedeutung.<sup>19</sup>

## 2.2 Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsverflechtungen

Die gewerbliche Entwicklung der Hansestadt Rostock ist in besonderem Maße durch die Zahl und Struktur der Bevölkerung sowie vor allem durch die künftigen Erwartungen bestimmt.

Im Betrachtungszeitraum zwischen den Jahren 2000 und 2015 zeigt sich ein stabiles Bevölkerungswachstum in der Hansestadt Rostock, das – je nach zugrunde gelegter Statistik – von rd. 200.500 bzw. 197.800<sup>20</sup> im Jahr 2000 auf rd. 206.000 Einwohner im Jahr 2015 anstieg.<sup>21</sup> Dabei sank die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2000 zunächst deutlich, um dann mit hoher Dynamik zu wachsen.

Das starke Wachstum ist auch vor dem Hintergrund auffällig, dass in den gewählten Vergleichsräumen<sup>22</sup> bis 2011 ein Rückgang zu verzeichnen ist. Auch nach dem Zensus-bedingten Schnitt im Jahr 2011 zeichnet sich die Hansestadt Rostock weiterhin durch einen fast konstanten Anstieg der Bevölkerungszahl aus, wohingegen sich die Vergleichsräume nur leicht positiv entwickeln. Eine Ausnahme ist die Stadt Schwerin, die ein enormes Wachstum v.a. ab 2014 vollzieht.

Sicherlich ist die starke Bevölkerungszunahme ab dem Jahr 2014 u.a. auch durch den starken Zuzug von Flüchtlingen (Verteilung von Flüchtlingsunterkünften) zu erklären. Dass die Hansestadt Rostock jedoch bereits seit 2003 deutlich wächst, lässt auf einen nachhaltigen Effekt und zunehmende Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandort schließen.

---

<sup>16</sup> Hierzu zählen darüber hinaus die Landeshauptstadt Schwerin, Neubrandenburg sowie das gemeinsame Oberzentrum Stralsund/ Greifswald.

<sup>17</sup> Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg -Vorpommern: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2016, S.26

<sup>18</sup> Zur Klassifizierung dieser Standorte wird auch ein eigens dafür entwickeltes Bewertungsmuster im LEP dargestellt. Zur Sicherung der Standorte soll insbesondere die Ansiedlung von Einzelhandelsunternehmen in Industrie- und Gewerbebeständen vermieden werden.

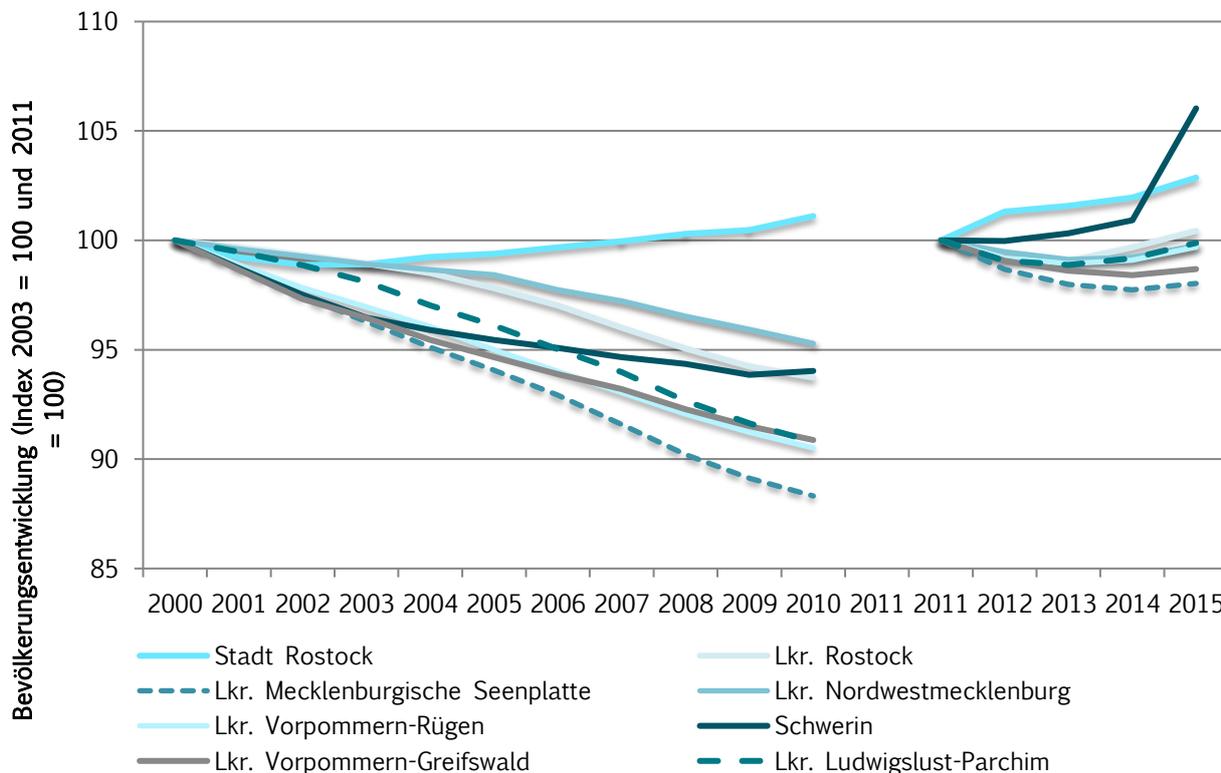
<sup>19</sup> vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg -Vorpommern, Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2016, S.50

<sup>20</sup> Gem. Kommunaler Statistikstelle lag die Bevölkerungszahl im Jahr 2000 bei 197.769 Einwohnern. In den hiesigen Darstellungen wird aus Vergleichszwecken auf die amtliche Statistik zurückgegriffen.

<sup>21</sup> Gemäß amtlicher Statistik im Jahr 2015 insgesamt 206.011, nach kommunaler Statistik 206.033. Die stärkere Angleichung beider Statistiken im Jahr 2015 geht auf den 2011 erfolgten Zensus zurück.

<sup>22</sup> Dies sind die Landeshauptstadt Schwerin sowie die umgebenden Landkreise Rostock, Vorpommern-Rügen, Nordwestmecklenburg, Ludwigslust-Parchim, Mecklenburgische Seenplatte und Vorpommern-Greifswald.

Abb. 4 Bevölkerungsentwicklung im regionalen Vergleich (2000-2015)



Anmerkung: Nachdem bislang auf Grundlage der Volkszählung 1987 fortgeschrieben wurde, fand zum Mai 2011 ein Zensus statt, der zur Anpassung der Bevölkerungszahlen führte.  
 Quelle: Statistisches Bundesamt Deutschland; Statistische Landesämter, 2016 (Einwohner nach Hauptwohnung)  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Gegenüber dem Jahr 2015 (rd. 206.000 Einwohner) geht die aktuelle Bevölkerungsprognose der kommunalen Statistikstelle von einem weiteren sehr starken Zuwachs auf rd. 219.300 Einwohner im Jahr 2025 und fast 231.000 Einwohner im Jahr 2035 aus. Auch eine aktuelle Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern zeigt in diese Richtung: So wird zunächst (bis 2025) mit einer Zunahme auf rd. 218.984 Einwohner gerechnet, die sich bis 2030 auf rd. 223.255 Einwohner weiter fortsetzt.<sup>23</sup>

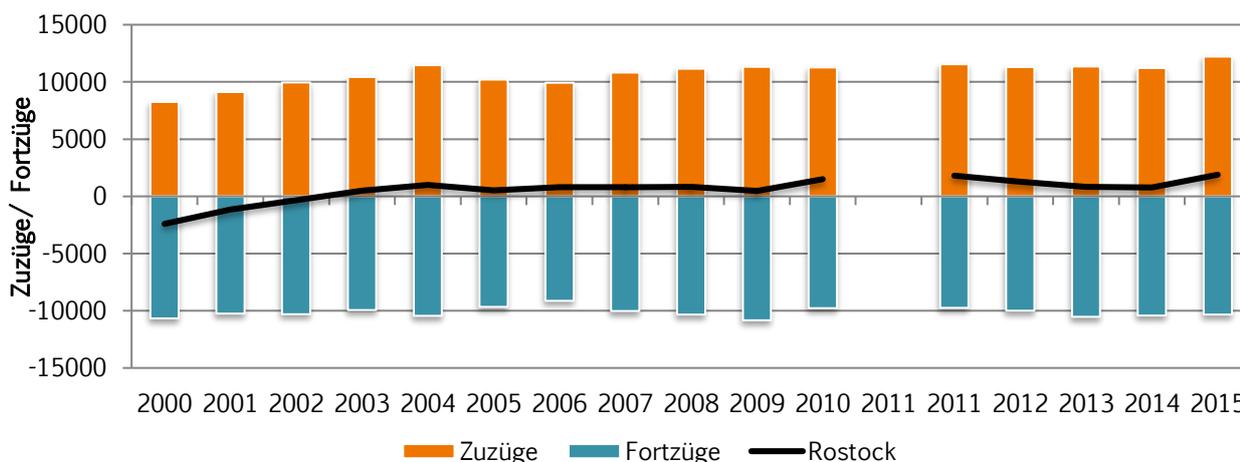
Die zwischen 1990 und bis in die frühen 2000er Jahre noch erheblichen Bevölkerungsverluste haben sich in starke Gewinne gewandelt. Ähnliche Effekte sind im Übrigen auch in anderen „Regiopolen“ desselben siedlungsstrukturellen Gemeindetyps in den neuen Bundesländern erkennbar, wie etwa in Magdeburg, Halle (Saale) oder Erfurt. Dies kann allgemein als deutliches Zeichen einer stark wachsenden Attraktivität des Standortes einerseits gewertet werden. Andererseits profitiert das nähere Umland bislang eher indirekt von diesem Wachstum des Ballungskerns.

Da verschiedene Prognosemodelle davon ausgehen, dass sich die Verteilung der v.a. auf Wandergewinnen beruhenden Bevölkerungszuwächse entsprechend der bisherigen Bevölkerungsverteilung – also vorrangig auf Grundlage von Arbeitsplatzangeboten, aber auch bestehender sozialer Netzwerke – vollziehen wird, bleibt die konkrete kleinräumige Entwicklung der Bevölkerung sicherlich abzuwarten. Wesentlich dürften sich dahingehend auch die politischen Weichenstellungen auf bundes-, landes- und regionaler Ebene auswirken.

<sup>23</sup> Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2013): Aktualisierte 4. Landesprognose (Basisjahr 2010) Bevölkerungsentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern sowie der kreisfreien Städte und Landkreise bis 2030 nach Altersgruppen.

Die Entwicklung des kommunalen Wanderungssaldos stützt die Feststellung der Wachstumseffekte, die sich in erster Linie aus Zuwanderungen ergeben. Seit 2014 und v.a. ab 2015 werden die Zuwanderungszahlen in besonderem Maße auch durch den Zuzug von Flüchtlingen auf Grundlage der geltenden Verteilungsschlüssel bestimmt. Bei genauerer Betrachtung der Stadt Rostock lässt sich eine relativ konstante Entwicklung zwischen den Jahren 2000 bis 2015 an folgenden Realzahlen verdeutlichen: So lag die Zahl der erfassten Fortzüge im Jahr 2000 bei 10.663 Personen und im Jahr 2015 bei 10.323 Personen. Diesen Werten standen im Jahr 2000 insgesamt 8.254 und im Jahr 2015 insgesamt 12.212 Zuzüge gegenüber, sodass ab 2003 ein durchgängig positiver Wanderungssaldo in der Hansestadt Rostock zu verzeichnen ist, wovon das weitere Bevölkerungswachstum getragen wird.

Abb. 5 Wanderungssaldo der Hansestadt Rostock (2000-2015)



Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Die in vielen anderen Großstädten erkennbaren Abwanderungen ins Umland, v.a. aufgrund zunehmender negativer Agglomerationseffekte bspw. in Form von Flächenknappheit und wachsenden Konflikten, sind in Rostock bislang kaum relevant. Vielmehr ist einerseits eine deutliche „Landflucht“ erkennbar. Andererseits profitiert Rostock auch immer mehr von überregionalen Zuwanderungen sowie internationalen Studenten.

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung liegt in Rostock bei 44,8 Jahren (2015). Dabei ist von besonderem Interesse, dass der Jugendquotient mit 24,8<sup>24</sup> über dem des Landesdurchschnitts (26,6) liegt, was sich grundsätzlich positiv auch auf das Arbeitskräftepotenzial auswirkt und die Hansestadt auch mittel- bis langfristig zu einem attraktiven Arbeitsmarkt aus betrieblicher Sicht werden lässt. Zugleich liegt der Altenquotient mit 37,5 über 65-Jährigen je 100 nahezu gleich mit dem Landesdurchschnitt (37,9) auf.<sup>25</sup>

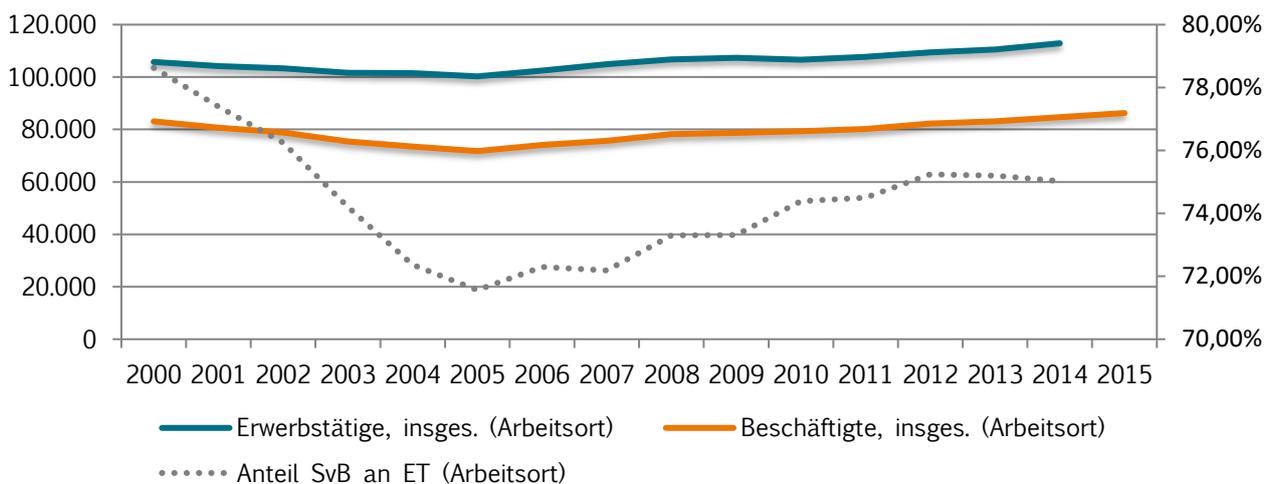
Das prognostizierte deutliche Wachstum, einschließlich der Wirkungen des Remanenzeffektes<sup>26</sup> und der Verkleinerung von Haushalten auf dem Wohnungsmarkt, lässt in jedem Fall einen stark steigenden Wohnflächenbedarf im Stadtgebiet erwarten. Dieser ist auch an zahlreichen aktuellen Flächen- und Projektentwicklungen deutlich erkennbar. Auf dem ohnehin bereits stark verdichteten Stadtgebiet Rostocks wird demnach auch von einer weiteren Zunahme der Nutzungskonkurrenzen um den Boden auszugehen sein, von dem im besonderen Maße auch die gewerbliche Entwicklung beeinflusst wird. So müssen nicht nur neue Wohnstandorte gesucht und entwickelt, sondern auch entsprechende Flächenlösungen für eine angemessene Ausstattung mit Arbeitsplätzen gefunden werden.

<sup>24</sup> Unter 20-Jährigen je 100 Personen der Altersgruppe 20 bis unter 65 Jahre.  
<sup>25</sup> Quelle: eigene Berechnungen der cima auf Basis der Daten des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern.  
<sup>26</sup> V.a. ältere Menschen verbleiben häufig bis ins hohe Alter in der angestammten Wohnung und tragen somit ebenfalls zu einer starken Zunahme der durchschnittlichen Wohnflächennachfrage bei.

## 2.3 Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstruktur

Im Betrachtungszeitraum zwischen 2000 bis 2015 wuchs die Gesamtbeschäftigtenzahl in der Hansestadt Rostock von rd. 83.116 auf ca. 86.257 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) am Arbeitsort (AO). Die Erwerbstätigenzahl stieg von 105.710 im Jahr 2000 auf 112.891 im Jahr 2014 an. Dabei ist die Entwicklung von Erwerbstätigkeit und Beschäftigung, auch durch die stark exportorientierte Industrie der Stadt, in hohem Maße von nationalen und internationalen konjunkturellen Entwicklungen abhängig, wie sich v.a. an der Entwicklung bis 2005 ablesen lässt.

Abb. 6 Entwicklung von Erwerbstätigkeit und Beschäftigung (bis 2014/15)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2016; VGR der Länder, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Angefangen mit dem Platzen der „Dotcom-Blase“ im Jahr 2000, einer Spekulationsblase, die insbesondere die sogenannten Dotcom-Unternehmen der New Economy betraf, wurde in den darauffolgenden Jahren vor allem die deutsche Wirtschaft durch Schwächen im Export in Mitleidenschaft gezogen, die wiederum bedingt waren durch schwächelnde Auslandsmärkte und einen gestiegenen Wechselkurs des EURO.<sup>27</sup>

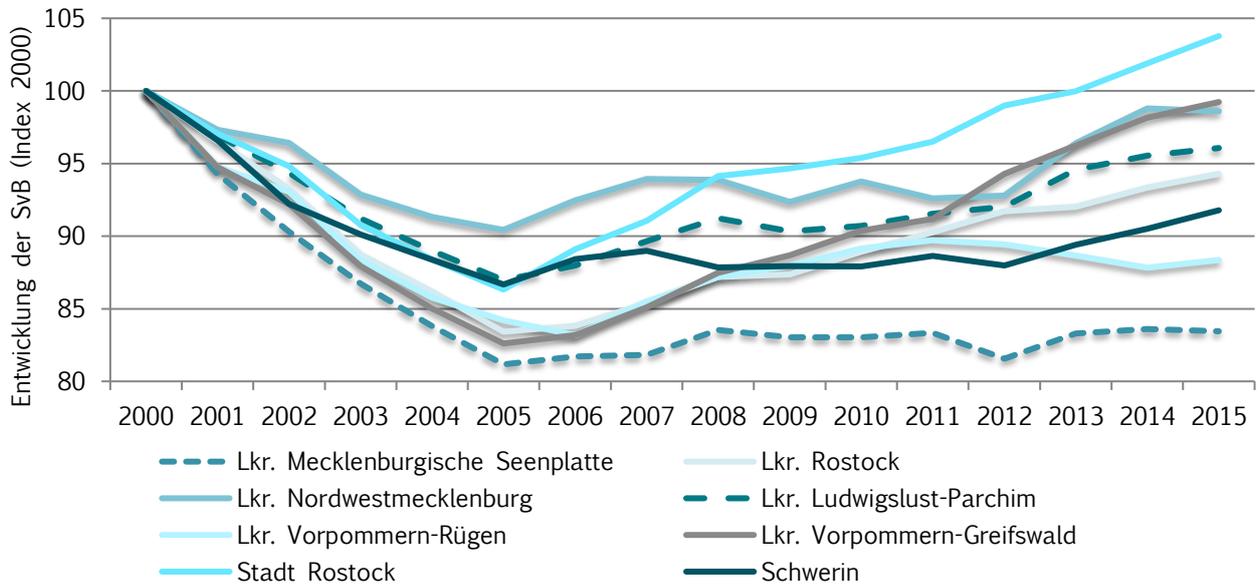
Die sich nach 2005 bundesweit wieder leicht erholende Wirtschaft (mitunter eine Wirkung der zwischen 2003 und 2005 umgesetzten Agenda 2010) wurde zwischen 2008 und 2010 aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise und der Auswirkungen v. a. auf die exportorientierte Güterindustrie erneut gebremst. Dieser Wirkungen zum Trotz konnte die Hansestadt Rostock seit 2005 dennoch ein kontinuierliches Wachstum der Beschäftigtenzahlen verzeichnen und erreichte im Jahr 2013 den sehr guten Ausgangswert des Jahres 2000. Die gesamte Erwerbstätigenzahl (ET) konnte bereits im Jahr 2008 den Wert des Jahres 2000 übertreffen, wobei sich v.a. die Zahl der marginal Beschäftigten<sup>28</sup> und der Selbstständigen<sup>29</sup> stark erhöhte. Der Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SvB) an allen Erwerbstätigen (ET) konnte den hohen Wert des Jahres 2000 (fast 79%) seitdem nicht wieder erreichen.

<sup>27</sup> U.a. auch eine Folge der Terroranschläge vom 11. September 2001 mit folgender Ölpreisexplosion sowie von Bilanzfälschungen um Enron u.a., die eine Vertrauenskrise nach sich zogen)

<sup>28</sup> Der Anteil der Personen, die keine voll sozialversicherungspflichtige Beschäftigung ausüben, stieg von rd. 10,3% im Jahr 2003 bis 2008 auf 11,5%. 2015 liegt der Anteil bei rd. 9,7% (Vgl. Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2017): Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen in den kreisfreien Städten und Landkreisen Mecklenburg-Vorpommerns 2000 bis 2015)

<sup>29</sup> Zur Verdeutlichung dieser Effekte kann auch der Restwert aus Erwerbstätigen und Arbeitnehmern (inkl. marginal Beschäftigten) herangezogen werden). Während im Jahr 2000 rd. 94% der Erwerbstätigen Arbeitnehmer waren, lag dieser Wert 2005 bei 91,4%, 2008 bei 91,5% und 2015 bei 92,7% (Quelle: ebd.).

Abb. 7 Entwicklung der sozialversicherungspfl. Beschäftigten im Vergleich



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Abb. 8 Pendlerbeziehungen Hansestadt Rostock und Umland (2015)



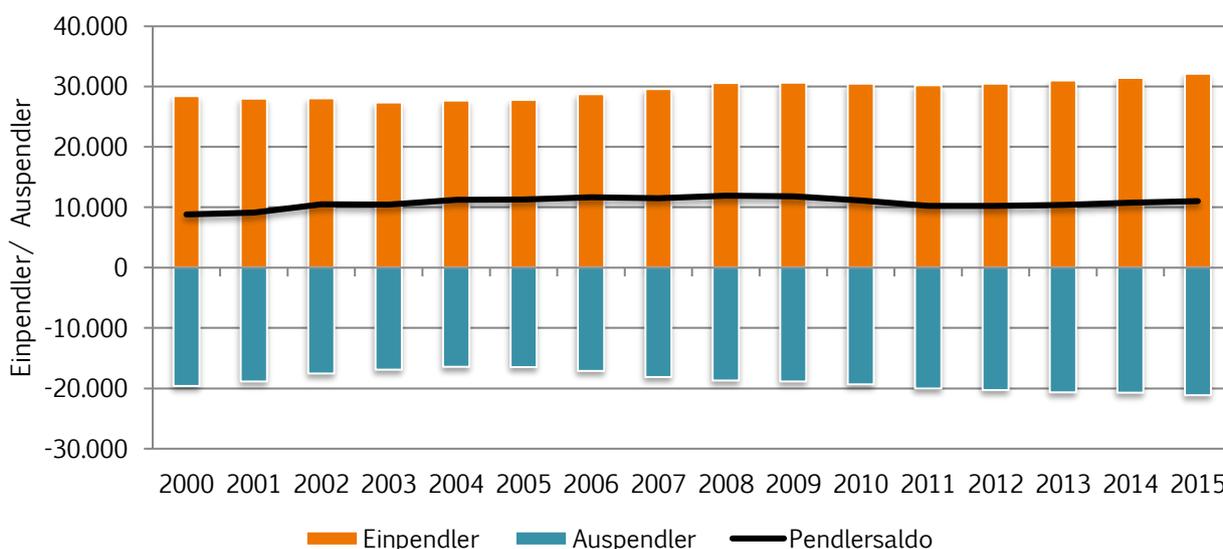
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2016  
 Karte: Hansestadt Rostock, November 2016; geofabrik.de, geodatenzentrum.de  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Die Beschäftigtenzahl der Hansestadt liegt aktuell (2015) bei rd. 86.300 SvB, ist also gegenüber dem Ausgangsjahr 2000 (83.100 SvB) merklich gestiegen, wodurch sich Rostock von den Vergleichsregionen

deutlich unterscheidet. Während bspw. die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB) in der Landeshauptstadt Schwerin, ebenso wie die betrachteten Landkreise, den Ausgangswert vom Jahr 2000 bis zum Ende des hiesigen Betrachtungszeitraums nicht wieder erreichen konnten, hebt sich die Entwicklung in Rostock bereits seit 2005 und v.a. ab 2008 deutlich davon ab. Denn einen Einbruch der Gesamtbeschäftigtenentwicklung in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise, wie er regional und deutschlandweit zu beobachten war, gab es in Rostock nicht.

Dass der unmittelbar umgebende Landkreis Rostock eine überaus ungünstige Entwicklung zu verzeichnen hat, mag in gewisser Weise auch mit der wachsenden Bedeutung der Hansestadt einhergehen. Schließlich weist die Hansestadt Rostock die stärksten Einpendlerverflechtungen mit dem Landkreis Rostock auf. Von dort stammen immerhin 67% aller Einpendler, bei zugleich leicht steigender Gesamtzahl, während lediglich rd. 10% der Einpendler aus dem Landkreis Vorpommern-Rügen stammen

Abb. 9 Pendlersaldo Hansestadt Rostock (2000 bis 2015)

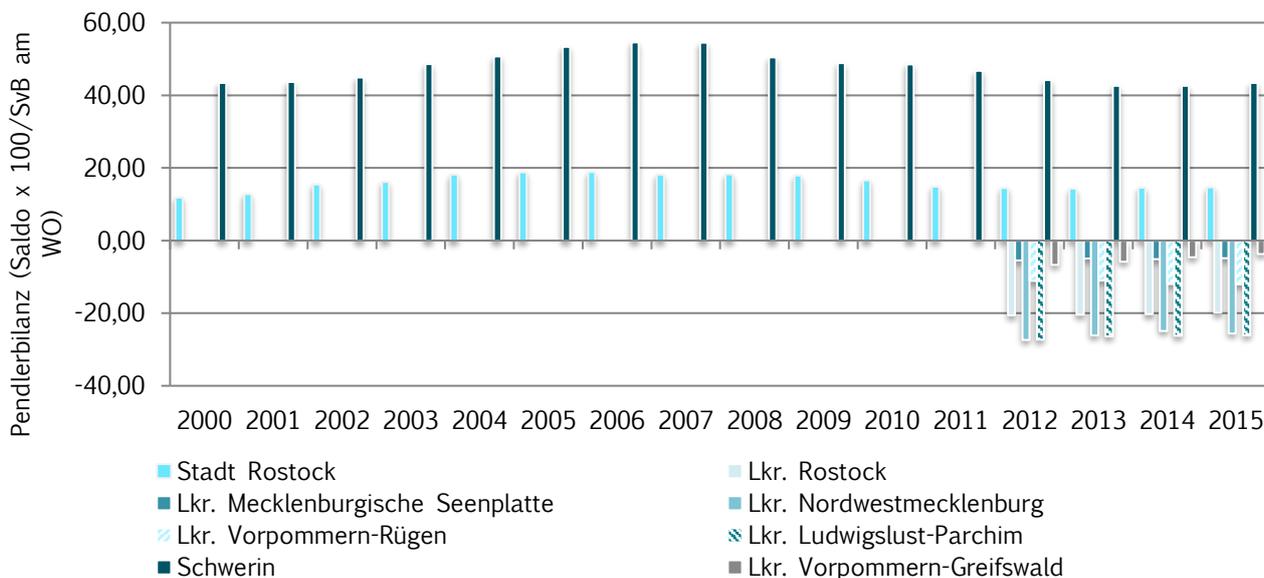


Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Dass zugleich auch die Auspendleranteile aus der Stadt Rostock in den Landkreis Rostock mit rd. 53% relativ am höchsten sind, ist angesichts der vergleichsweise konstanten Auspendlerzahlen kaum von Bedeutung. Zwar stiegen in den letzten Jahren die Auspendlerzahlen leicht an, was die bisher stetige Zunahme des Pendlersaldos seit ab 2009 bremste, jedoch liegt die Auspendlerzahl nur leicht über 21.000 Beschäftigten (gegenüber einer Einpendlerzahl über 32.000 SvB). Bislang profitiert das Umland damit zwar von der wirtschaftlichen Stärke der Hansestadt, jedoch in relativer Sicht noch vergleichsweise wenig und dies v.a. indirekt. Dieses Ergebnis deckt sich zugleich mit den Ergebnissen der geführten Expertengespräche, wonach auch das Interesse an Wirtschaftsflächen im Umland weit hinter dem Bedarf an Gewerbestandorten im Stadtgebiet Rostocks zurückbleibt.

Die Relevanz der Hansestadt Rostocks als Arbeitsstandort (hierin äußert sich auch die oberzentrale Funktion) ist überdeutlich. Dies lässt sich auch anhand der Pendlerbilanz aufzeigen, wobei der Pendlersaldo auf die am Wohnort (WO) Beschäftigten bezogen wird. Der Indikator ermöglicht damit Rückschlüsse auf die relative Bedeutung eines Arbeitsstandortes im Vergleich zur gesamten Region.

Abb. 10 Pendlerbilanz der Stadt Rostock im regionalen Vergleich



Anmerkung: Aufgrund der durchgeführten Kreisgebietsreformen liegen für die betrachteten Landkreise lediglich Daten ab dem Jahr 2012 vor.

Daten: Statistikamt der Bundesagentur für Arbeit, 2016

Berechnung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Aus den Werten lässt sich eine besonders hohe Bedeutung der Stadt Rostock im Regionsvergleich ablesen (2015: 14,65<sup>30</sup>). Hierin spiegelt sich in erster Linie ein geringfügiger Einpendlerüberschuss wider, der im Betrachtungszeitraum seit 2000 tendenziell weiter gestiegen ist. Die Vergleichslandkreise hingegen weisen deutliche relative Bedeutungsverluste auf. So lassen sich hier durchgängig negative Pendlerbilanzen skizzieren. Eine interessante Entwicklung lässt sich allerdings auch in der Landeshauptstadt Schwerin erkennen: Wenngleich zuletzt ebenfalls abnehmend, verzeichnet Schwerin einen sehr hohen Bedeutungsüberschuss (rd. 43,4).<sup>31</sup>

Innerhalb des Betrachtungszeitraums wird eine unterschiedliche Entwicklung deutlich: Während die Pendlerbilanz der Hansestadt bis zum Jahr 2008 deutlich auf einen Wert von über 18 Beschäftigte am Arbeitsort je 100 Beschäftigter am Wohnort wächst, sinkt der Wert anschließend bis zum Jahr 2015 auf rd. 14,7. Eine relative Bedeutungszunahme der umliegenden Landkreise ist demnach nicht von der Hand zu weisen und lässt zugleich die positiven Effekte der Regiopole Rostock auf ihr Umland erkennen. Auch im Umland entstehen in zunehmendem Maße neue Arbeitsplätze.

Abgesehen vom Landkreis Vorpommern-Rügen verringerte sich die negative Pendlerbilanz der Landkreise innerhalb der letzten Jahre<sup>32</sup> tatsächlich – so etwa im Landkreis Rostock von -20,6 auf -19,9. Trotz dieser positiven Tendenzen im Umland kann die Hansestadt Rostock ihre hohe Bedeutung als Arbeitsstandort jedoch aufrechterhalten und weiter ausbauen (was aus den absoluten Zahlen hervorgeht).

Eine weiter ausdifferenzierte Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung ermöglicht der Blick auf die sektorale Branchenstruktur, wobei in einem ersten Schritt die Erwerbstätigenstatistik herangezogen wird.<sup>33</sup> Hierbei wird deutlich, dass insgesamt 86,6% der Erwerbstätigen (ET) in der Hansestadt Rostock im Dienstleistungssektor tätig sind und lediglich 13,3% im Produzierenden Gewerbe. Hierin zeigt sich

<sup>30</sup> Berechnungsalgorithmus: (Pendlerbilanz x 100) / Beschäftigte am Wohnort

<sup>31</sup> Dieser ist in erster Linie auf die Rolle als Landeshauptstadt mit politischer und administrativer Steuerungsfunktion und einem zugleich relativ wirtschaftsschwachen Umland bedingt.

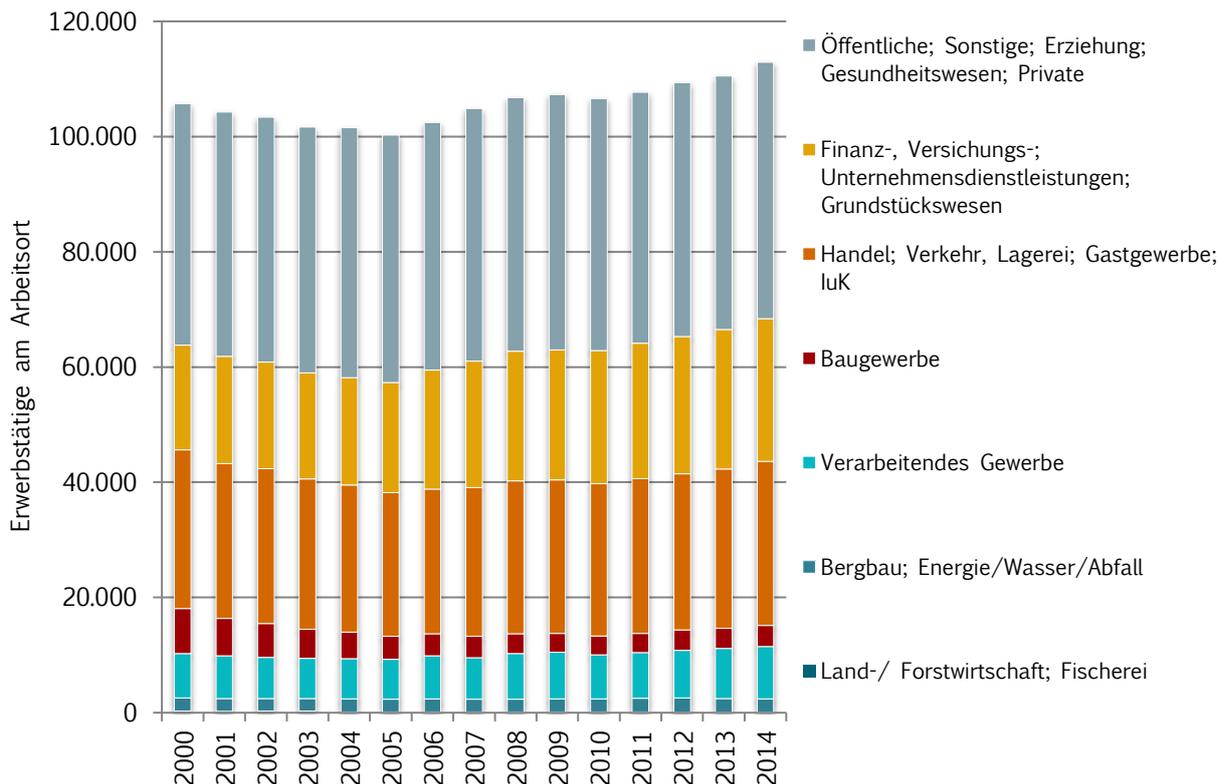
<sup>32</sup> Hierzu wird ein Vergleich ab dem Jahr 2012 hergestellt.

<sup>33</sup> Dabei wird auf die Ergebnisse des Arbeitskreises der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen der Länder zurückgegriffen und dort auf die Ergebnisse der Revision 2014 (Kreisergebnisse)

ein typisches großstädtisches Bild, das auch anderswo zu beobachten ist und sich v.a. durch eine Konzentration von Verwaltungstätigkeiten, unternehmensbezogenen<sup>34</sup> und personenbezogenen Dienstleistungen erklären lässt.

Die bereits beschriebene deutliche Zunahme ab dem Jahr 2005 bezog sich dabei auf nahezu alle Sektoren (außer dem Baugewerbe und der Landwirtschaft), wobei v.a. die zusammengefassten Sektoren „Finanz-, Versicherungs- und Unternehmensdienstleister; Grundstückswesen“ sowie das „Verarbeitenden Gewerbe“ starke Zunahmen verzeichnen konnten.

Abb. 11 Entwicklung der Erwerbstätigen (ET) nach zusammengefassten Sektoren (2000 bis 2014)



Quelle: VGR des Bundes und der Länder, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Die stärksten Sektoren sind damit das statistische Konglomerat<sup>35</sup> aus Öffentlichen und sonstigen Dienstleistungen, Erziehung und Gesundheitswesen, e (44.500 ET), Handel, Verkehr, Lagerei, Gastgewerbe, IuK (28.500 ET) und Finanz-, Versicherungswesen, Unternehmensdienstleistungen und Grundstückswesen (24.800 ET). Das Verarbeitende Gewerbe, zusammen mit dem Baugewerbe, dem Bergbau sowie den Ver- und Entsorgungsanbietern umfassen einen Erwerbstätigenbestand von rd. 15.000 Personen und sind damit auf den ersten Blick unterrepräsentiert. Auf das verarbeitende Gewerbe entfallen gerade einmal rd. 8,6 Prozent (bzw. 9.134 ET) aller Erwerbstätigen.

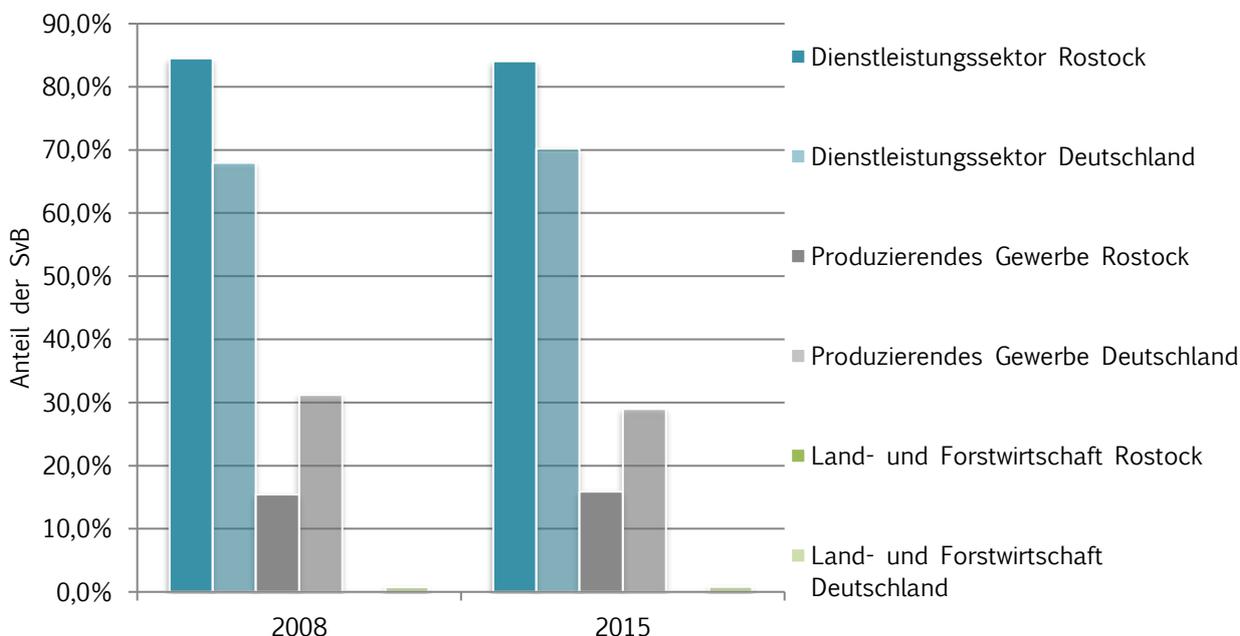
Während die Erwerbstätigenstatistik keine entsprechenden weiteren Aufschlüsselungen dieser zusammengesetzten Bereiche ermöglicht, können aus der amtlichen Beschäftigtenstatistik weitere, tiefreichende Erkenntnisse über die Wirtschaftslage und -entwicklung gewonnen werden. In erster Linie wird deutlich, dass auf Ebene der Wirtschaftssektoren der Dienstleistungsbereich 84,1 % Prozent der

<sup>34</sup> Darunter fallen v.a. das Gesundheitswesen, Freizeit und Erholung, Erziehung und Unterricht, das Gastgewerbe und sonstige Dienstleistungen, bei denen das Objekt der Dienstleistung i.d.R. ein Subjekt ist.

<sup>35</sup> In den Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR) werden der Erwerbstätigenzahlen nicht in der Tiefe ausgewiesen, wie es die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vermag. Schließlich werden in den VGR diverse Datenquellen herangezogen und Schätzungen vorgenommen. Dies schränkt auch die Möglichkeit von Rückrechnungen, z.B. zur Zahl der Beamten oder Selbständigen, deutlich ein.

Beschäftigten (2015) in Rostock den größten Anteil einnimmt, was auch den vorgenannten Ergebnissen der Erwerbstätigenstatistik entspricht. Dieser Wert liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt von rd. 70,2 Prozent.

Abb. 12 Sektorale Branchenstruktur im Vergleich (SvB am Arbeitsort)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Bemerkenswert ist ein zwischen 2008 und 2015 konstanter (bzw. sogar leicht rückläufiger) Dienstleistungsanteil, wohingegen der Anteil des Produzierenden Gewerbes, der bei lediglich 15,9% (2015) liegt, im Jahresvergleich geringfügig (0,5 Prozentpunkte) zunahm. Dies ist insofern eine nähere Beleuchtung wert, als im Bundesvergleich – und ebenso im Vergleich mit anderen Oberzentren – eine deutliche Zunahme des Dienstleistungssektors bei gleichzeitiger Abnahme des Produktionsanteils zu erwarten gewesen wäre, die man im Allgemeinen als Tertiärisierung der Sektoren bezeichnet.

In Rostock hingegen fanden im Betrachtungszeitraum in einigen Wirtschaftsunternehmen innerbetriebliche Dynamiken statt, die sowohl zu einem weiteren – und ausgeglicheneren – Anwachsen des Dienstleistungssektors, als auch des Produzierenden Gewerbes geführt haben. Diese lassen sich unter anderem auch auf die Faktorausstattung zurückführen (siehe dazu weiter unten).

Ein weiterer wichtiger Anhaltspunkt wirtschaftlicher Entwicklung, der zugleich der Einschätzung notwendiger Standortfaktoren dient, ist die Betrachtung der einzelnen Branchen auf Ebene der Wirtschaftsabschnitte und -abteilungen.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Bedingt durch rechtliche Erfordernisse der Statistikstellen aufgrund herrschender Datenschutzbestimmungen, muss dabei mit einigen Anonymisierungen im Datenbestand umgegangen werden. So kann an dieser Stelle nur mit allgemein öffentlich zugänglichen Daten gearbeitet werden, wobei nachfolgend zugleich auf die Datenbasis vom Stand vor der Beschäftigtenrevision (2015, mit Zeitraum ab 2007/08) zurückgegriffen wird.

Abb. 13 Branchenstruktur/-entwicklung Produzierendes Gewerbe (Rostock)

	Entwicklung der SvB				Anteil der SvB	
	WZ-Nr.	SvB 2008	SvB 2015	Veränderung	2015	
Hrst. von Nahrungs- u. Futtermitteln	10	799	760	-4,9%	-	0,9%
Hrst. Von Textilien	13	14	19	35,7%	+	0,0%
Hrst. von von Druckerzeugn.; Vervielf. v. Ton-, Bild- u. Datenträgern	18	94	79	-16,0%	-	0,1%
Hrst. V. Glaswaren, Keramik, Verarb. von Steinen und Erden	23	111	113	1,8%	+	0,1%
Hrst. von Metallerzeugnissen	25	1.418	1.044	-26,4%	-	1,2%
Hrst. v. Datenverarbeitungsgeräten, elektron. u. optischen Erzeugn.	26	208	236	13,5%	+	0,3%
Maschinenbau	28	1.318	3.172	140,7%	+	3,7%
Sonstiger Fahrzeugbau	30	1.433	1.027	-28,3%	-	1,2%
Hrst. von sonstigen Waren	32	439	616	40,3%	+	0,7%
Reparatur u. Installation v. Maschinen	33	238	468	96,6%	+	0,5%
Übriges Verarb. Gewerbe (incl. nicht ausgewiesener Werte)	-	494	798	61,5%	+	0,9%
<b>Verarbeitendes Gewerbe insgesamt</b>	<b>C</b>	<b>6.566</b>	<b>8.332</b>	<b>26,9%</b>	<b>+</b>	<b>9,7%</b>
<b>Ver- und Entsorgung</b>	<b>D/E</b>	<b>2.861</b>	<b>2.252</b>	<b>-21,3%</b>	<b>-</b>	<b>2,6%</b>
<b>Baugewerbe</b>	<b>F</b>	<b>2.638</b>	<b>3.082</b>	<b>16,8%</b>	<b>+</b>	<b>3,6%</b>
<b>Produzierendes Gewerbe insgesamt</b>	<b>B-F</b>	<b>12.072</b>	<b>13.707</b>	<b>13,5%</b>	<b>+</b>	<b>15,9%</b>

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Deutlich wird, dass das Produzierende Gewerbe in Rostock durch eine vergleichsweise vielfältige Wirtschaftsstruktur (Wirtschaftsabteilungen) geprägt wird. Besonders stark vertreten sind dabei der Maschinenbau, die Herstellung von Metallerzeugnissen, der Sonstige Fahrzeugbau sowie auch das Baugewerbe. Auch die Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln sowie Installation und Reparatur von Maschinen sind vergleichsweise stark.

Obwohl innerhalb einiger beschäftigungsstarker Branchen (Sonstiger Fahrzeugbau, WZ-Nr. 30; Herstellung von Metallerzeugnissen, WZ-Nr. 25; Hrst. von Nahrungs- und Futtermitteln, WZ-Nr. 10) ein Rückgang zwischen 2008 und 2015 zu verzeichnen war, konnten diese Effekte durch ein starkes Wachstum in anderen Bereichen mehr als ausgeglichen werden. So konnte ein Zuwachs der Beschäftigtenzahlen um 13,5 Prozent erreicht werden.<sup>37</sup>

Insgesamt verzeichnete das Verarbeitende Gewerbe als zugleich wichtigster Wirtschaftsabschnitt innerhalb des Produzierenden Gewerbes und typischer Gewerbeflächennachfrager<sup>38</sup> zwischen 2008 und 2015 ein deutliches Beschäftigtenwachstum um 26,9 Prozent. Wenngleich lediglich rd. 9,6 Prozent der Gesamtbeschäftigten in diesem Wirtschaftsabschnitt tätig sind, so sind hiermit zugleich starke Wirkungen auf den Flächenbedarf verbunden. Dass auch künftig von einem weiteren Beschäftigtenwachstum auszugehen sein wird, ist Gegenstand des späteren Kapitels 5.2.

Mit über 84 Prozent der Gesamtbeschäftigung ist der Dienstleistungssektor weitaus größer und breiter aufgestellt als das produzierende Gewerbe. Zugleich sind die Standortanforderungen der Betriebe, die diesem Sektor zuzuordnen sind, überaus vielschichtig und reichen von Standorten in Logistikzentren (z.B. die Wirtschaftsbereiche Verkehr und Lagerei sowie Großhandel) über klassische Gewerbe- oder sogar Industriegebiete (z.B. Teile des Verlagswesens) und Nahversorgungszentren (Einzelhandel) und günstig gelegenen Gewerbestandorte an Hauptzufahrtsstraßen (Kfz-Handel) bis hin zu Bürostandorten (z.B. Unternehmenszentralen) und Forschungsstandorten (z.B. FuE, Architektur- und Ingenieurwesen) Die zunehmende Gesamtbeschäftigtenzahl im Betrachtungszeitraum zwischen 2010 und 2015 (13,2 Prozent) wird im Dienstleistungssektor in besonderem Maße vom Gesundheits- und Sozialwesen, der Erbringung von Sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen, dem Handel (dort v.a. Einzelhandel), Verkehr und Lagerei sowie Freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (hierunter befindet sich ein hoher Anteil an Industriedienstleistungen) getragen.

<sup>37</sup> Zu berücksichtigen sind dabei die Aufhol- und Kompensationseffekte in den Folgejahren der Wirtschafts- und Finanzkrise sowie Sonderentwicklungen der Hafenwirtschaft, sodass sich eine solche Wachstumsrate nicht fortschreiben ließe  
<sup>38</sup> Auf die Nachfragestrukturen und Bedeutung einzelner Branchen wird vertiefend in Kap. 3 eingegangen.

Abb. 14 Branchenstruktur/-entwicklung Dienstleistungen (Rostock)

	Entwicklung der SvB				Anteil der SvB	
	WZ-Nr.	SvB 2008	SvB 2015	Veränderung	2015	
<b>Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen</b>	<b>G</b>	<b>8.580</b>	<b>9.546</b>	<b>11,3%</b>	<b>+</b>	<b>11,1%</b>
Kfz-Handel u. Reparatur	45	1.350	1.506	11,6%	+	1,7%
Großhandel und Handelsvermittlung (ohne Kfz)	46	1.996	1.905	-4,6%	-	2,2%
Einzelhandel (ohne Kfz)	47	5.234	6.135	17,2%	+	7,1%
<b>Verkehr und Lagerei</b>	<b>H</b>	<b>6.058</b>	<b>6.296</b>	<b>3,9%</b>	<b>+</b>	<b>7,3%</b>
Landverkehr	49	1.792	2.012	12,3%	+	2,3%
Schifffahrt	50	1.898	1.746	-8,0%	-	2,0%
Luftfahrt, Post-/Kurier-/Expressdienste	51;53	341	435	27,6%	+	0,5%
Lagerei; Erbringung von sonstigen Verkehrsdienstleistungen	52	2.027	2.103	3,7%	+	2,4%
<b>Gastgewerbe</b>	<b>I</b>	<b>3.235</b>	<b>4.459</b>	<b>37,8%</b>	<b>+</b>	<b>5,2%</b>
<b>Information und Kommunikation</b>	<b>J</b>	<b>1.563</b>	<b>1.703</b>	<b>9,0%</b>	<b>+</b>	<b>2,0%</b>
Verlagswesen	58	457	444	-2,8%	-	0,5%
Film, Fernsehen; Rundfunk; Telekomm.; Informationsdienstleist.	59-61;63	519	324	-37,6%	-	0,4%
Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie	62	587	935	59,3%	+	1,1%
<b>Finanz- u. Versicherungsdienstleistungen</b>	<b>K</b>	<b>1.958</b>	<b>1.985</b>	<b>1,4%</b>	<b>+</b>	<b>2,3%</b>
<b>Grundstücks- u. Wohnungswesen</b>	<b>L</b>	<b>1.516</b>	<b>1.561</b>	<b>3,0%</b>	<b>+</b>	<b>1,8%</b>
<b>Freiberufl., wissenschaftl. U. technische Dienstleistungen</b>	<b>M</b>	<b>4.247</b>	<b>4.915</b>	<b>15,7%</b>	<b>+</b>	<b>5,7%</b>
Rechts- und Steuerberatung; Wirtschaftsprüfung	69	1.115	1.164	4,4%	+	1,3%
Verwaltung u. Führung von Unternehmen; Unternehmensberatung	70	153	240	56,9%	+	0,3%
Architektur- und Ingenieurwesen	71	1.668	1.876	12,5%	+	2,2%
Forschung und Entwicklung	72	1.059	1.360	28,4%	+	1,6%
Werbung; sonstige freiberufl., wissenschaftl.; Veterinärwesen	73-75	252	275	9,1%	+	0,3%
<b>Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen</b>	<b>N</b>	<b>8.794</b>	<b>11.205</b>	<b>27,4%</b>	<b>+</b>	<b>13,0%</b>
Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	78	2.976	3.111	4,5%	+	3,6%
<b>Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung</b>	<b>O</b>	<b>7.389</b>	<b>5.687</b>	<b>-23,0%</b>	<b>-</b>	<b>6,6%</b>
<b>Erziehung und Unterricht</b>	<b>P</b>	<b>5.900</b>	<b>5.824</b>	<b>-1,3%</b>	<b>-</b>	<b>6,8%</b>
<b>Gesundheits- und Sozialwesen</b>	<b>Q</b>	<b>12.215</b>	<b>15.634</b>	<b>28,0%</b>	<b>+</b>	<b>18,1%</b>
<b>Kunst, Unterhaltung und Erholung</b>	<b>R</b>	<b>1.519</b>	<b>1.389</b>	<b>-8,6%</b>	<b>-</b>	<b>1,6%</b>
<b>Erbringung von sonstigen Dienstleistungen</b>	<b>S</b>	<b>3.139</b>	<b>2.263</b>	<b>-27,9%</b>	<b>-</b>	<b>2,6%</b>
<b>Dienstleistungen insgesamt</b>	<b>G-U</b>	<b>66.125</b>	<b>72.500</b>	<b>9,6%</b>	<b>+</b>	<b>84,1%</b>

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Auch die Entwicklungen bei den sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen<sup>39</sup> sind positiv zu bewerten und gehen mit entsprechenden Flächenbedarfen einher. Zunehmend relevant werden damit auch Standorte für Unternehmen, die aufgrund ihrer Standortanforderungen (und auch der Beschäftigtenstruktur) explizit hochwertige Gewerbestandorte nachfragen und eine besondere Zielgruppe der Gewerbeflächenpolitik darstellen.

Der hohe Prozentsatz im Gastgewerbe (37,8%) lässt sich dadurch begründen, dass die Hansestadt Rostock mit Warnemünde zusammen ein beliebtes Reiseziel an der deutschen Ostseeküste darstellt, aber auch als eine Folge des Mindestlohngesetzes (seit 2015).<sup>40</sup> Neben der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen wuchs der Handelssektor sehr stark, vor allem der Einzelhandel, aber auch die Instandhaltung und Reparatur von Kfz. Letztgenannte Wirtschaftsbranche gehört zu den typischen Nachfragern nach klassischen Gewerbestandorten, bevorzugt in Lagen, die eine entsprechend hohe Kundenfrequenz aufweisen. Die Flächennachfrage durch Einzelhandelsunternehmen wiederum spielt

<sup>39</sup> Dabei ist auf einen relativ hohen Anteil der Personalvermittlung hinzuweisen, worunter sich faktisch auch Tätigkeiten subsumieren, die dem Produzierenden Gewerbe zuzuordnen sind.

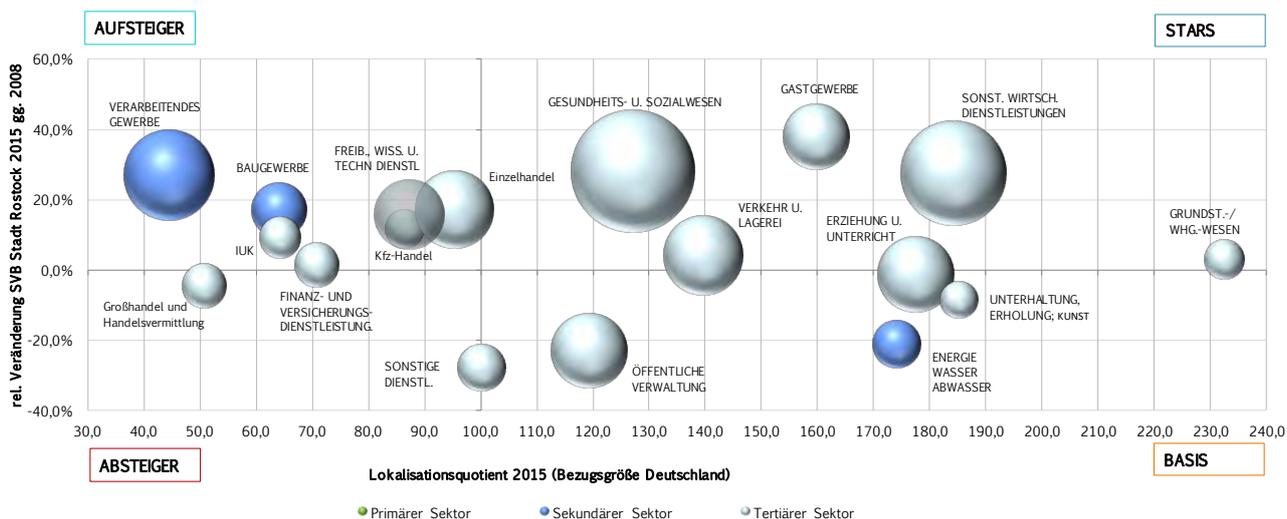
<sup>40</sup> Der Effekt wird jedoch als relativ gering bewertet, da keine signifikante Abweichung zwischen 2014 und 2015 gegenüber dem Vorjahrestrend erkennbar wird.

nur am Rande eine Rolle, da diese überwiegend Kerngebiete und v.a. Sonstige Sondergebiete mit entsprechender Zweckbestimmung nachfragen bzw. dort unterzubringen sind.<sup>41</sup>

Das überaus starke und weiterhin wachsende Gesundheits- und Sozialwesen in der Hansestadt Rostock geht v.a. auf die Entwicklungen im Gesundheitswesen zurück und wird in besonderem Maße vom Universitätsklinikum getragen. Durch die Tätigkeitsfelder, Kooperationen und Ausgründungen entstehen in gewissem Maße auch hier gewerbliche Flächenbedarfe (z.B. SO Forschung und Entwicklung). Im Bereich Erziehung und Unterricht gab es zwischen den Vergleichsjahren wiederum leichte Einbußen.<sup>42</sup>

Die relative Bedeutung einzelner Wirtschaftsbereiche und -abschnitte lässt sich anhand eines differenzierten Vergleichs mit dem Bundesdurchschnitt verdeutlichen, wozu sich eine Branchenportfolio-Analyse anbietet. Dabei wird auf einem Fadenkreuz einerseits der relative Anteil (Beschäftigung) einer bestimmten Branche in einem Teilraum (hier Rostock) mit dem relativen Anteil selbiger Branche im übergeordneten Raum (hier Bund) verglichen, um daraus den Lokalisationsquotienten (LQ) zu ermitteln und auf der Abszisse abzubilden. Zusätzlich werden auf der Ordinate die Wachstumsrate zwischen zwei Zeitpunkten (Periode) sowie die jeweilige Beschäftigtenzahl in Form einer Blase (Blasengröße) dargestellt.

Abb. 15 Branchenportfolio-Analyse über alle Wirtschaftsgruppen (Rostock)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

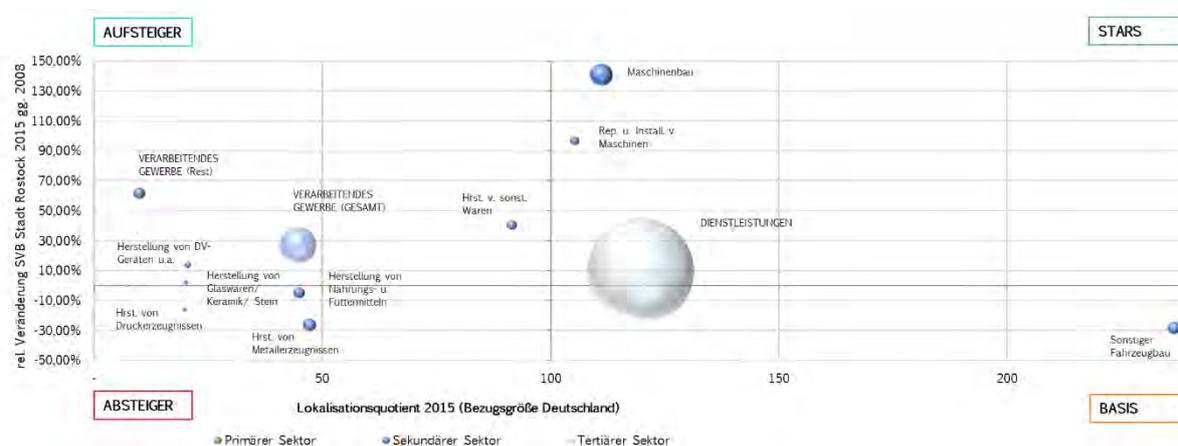
Im Ergebnis zeigen sich relative Stärken (LQ > 100) in erster Linie bei den Dienstleistern. Hierbei zählen v.a. die Sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen<sup>43</sup> sowie das Gesundheits- und Sozialwesen, Erziehung und Unterricht sowie der Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei. Einen sehr hohen LQ hat zugleich das Grundstücks- und Wohnungswesen, wenngleich es nicht sehr beschäftigtenintensiv ist und ein nur geringes Wachstum verzeichnete. Auch das Baugewerbe hatte zuletzt deutliche Beschäftigtenzuwächse, die sicherlich auch mit der weiteren (Wohn)Bautätigkeit in Rostock einhergehen. Beschäftigtenverluste bei zugleich geringem LQ verzeichnete lediglich der Bereiche Großhandel

<sup>41</sup> Zugleich wird v.a. auch hier der Effekt des Mindestlohngesetzes deutlich erkennbar. Darüber hinaus muss, ohne dies hier weiter zu vertiefen, ein hoher Anteil an Teilzeitbeschäftigten angenommen werden. In Folge dessen ist die Beschäftigtenentwicklung gerade im Einzelhandel stark vom Flächenverbrauch entkoppelt.  
<sup>42</sup> Es sei darauf hingewiesen, dass es im Zuge von Ausgründungen, Umfirmierungen etc. auch gewisse Verschiebungen zwischen dem Bildungs- und Gesundheitssektor gegeben haben könnte.  
<sup>43</sup> Darunter befinden sich die Vermietung von beweglichen Sachen (WZ-Nr. 77), die Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften (78), Reisebüros u.ä. (79), Wach- und Sicherheitsdienste (89), Gebäudebetreuung (81) u.a. (82).

und Handelsvermittlung. Aus dieser Entwicklung sollte jedoch keineswegs auf eine nur geringe Bedeutung bei der Standortplanung geschlossen werden. Schließlich zeigt sich auch in den anderen Handelsbereichen ein vergleichsweise geringer LQ, wengleich es sich dabei um wichtige Wachstumsträger der vergangenen Jahre handelt.

Auch das Verarbeitende Gewerbe weist einen LQ < 100 auf, verzeichnete zuletzt jedoch starke Beschäftigtengewinne, die sich über eine weiter ausdifferenzierte Analyse erklären lassen (Aufspaltung des Verarbeitenden Gewerbes). So gab es v.a. im Maschinenbau, der zugleich einen LQ > 100 aufweist, deutliche Beschäftigtengewinne. Gleiches trifft auf die Reparatur und Installation von Maschinen zu. Die Herstellung sonstiger Waren zählt zu den Wachstumstreibern, ist jedoch relativ schwach vertreten. Einen sehr hohen LQ hat der Sonstige Fahrzeugbau, in dem es jedoch zwischen 2008 und 2015 einen Beschäftigtenabbau gab. Andere Bereiche, wie etwa die Herstellung von Metallerzeugnissen, einem durchaus beschäftigungsstarken Bereich, sind relativ schwach (LQ < 100) vertreten. Gleiches trifft auf die Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten zu. Auch auf den geringen LQ der Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln sei hingewiesen.

Abb. 16 Branchenportfolio-Analyse des verarbeitenden Gewerbes (Rostock)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Als besonders stark gelten damit der Maschinenbau und der sonstige Fahrzeugbau (trotz der Beschäftigtenverluste). Die Entwicklung bei Reparatur und Installation von Maschinen muss damit in Zusammenhang gesehen werden. Die Entwicklungen in weiteren starken Branchen bleiben abzuwarten, wobei in dieser Untersuchung mittel- bis langfristig von einem leichten Wachstum im Verarbeitenden Gewerbe ausgegangen wird. Neben den hieraus resultierenden, bisweilen sehr speziellen Flächenbedarfen, sollte im Rahmen der weiteren Gewerbeflächenentwicklung v.a. auch den o.g. Dienstleistungen eine besondere Beachtung zuteilwerden.

Schließlich ist auch von einem bisweilen engen räumlichen Zusammenhang von unternehmensnahen Dienstleistern und produzierender Wirtschaft auszugehen,<sup>44</sup> der entsprechende Flächenkonzepte erfordert. So gewinnt einerseits mit zunehmender Tertiärisierung (zwischen den Sektoren sowie innerhalb

<sup>44</sup> Vgl. Eickelpasch (2011): Industriennahe Dienstleistungen. Bedeutung und Entwicklungspotenziale. Expertise im Auftrag der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung; Backhaus/ Frohs/ Weddeling (2015): Produktbegleitende Dienstleistungen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. 10 Thesen aus einer Pilotuntersuchung bei maschinenbau-Anbietern. Ein Beitrag zum Forschungsprojekt „ServPay – Zahlungsbereitschaften für Geschäftsmodelle produktbegleitender Dienstleistungen“

des Produzierenden Gewerbes), Heterogenisierung, komplexer Spezialisierung und standörtlicher Segmentierung<sup>45</sup> der direkte Industrie-Dienstleistungsverbund gegenüber der klaren räumlichen Trennung betriebsinterner Funktionen an Relevanz. Folglich ballen sich operative Tätigkeiten, produktionstechnisches Knowhow, Softwareentwicklung und Marktbeobachtung oftmals innerhalb eines Produktionsstandortes. Andererseits findet dieser Wandel auch außerhalb des Betriebs seine räumliche Implikation, etwa dergestalt, dass die räumliche Nähe zu solchen Zulieferern bzw. Abnehmern für den Produktionsprozess gesucht wird, bei denen Face-to-Face-Kontakte als besonders förderlich angesehen werden.<sup>46</sup>

Dass nach wie vor auch klassische Gewerbeflächenangebote sowie speziell Flächen für Kleingewerbetreibende und Unternehmen des Baugewerbes (v.a. Handwerk) vorgehalten werden müssen, lässt sich u.a. an den bisherigen Branchenentwicklungen ablesen. Insgesamt sollte dabei bedacht werden, dass eine hohe Konzentration auf nur wenige Branchen des Verarbeitenden Gewerbes tendenziell dazu führt, dass bei notwendigen Umstrukturierungen starke Auswirkungen auf die Gesamtbeschäftigtenentwicklung der Stadt zu erwarten sind. Dies gilt auch im Hinblick auf bestehende Zulieferbeziehungen. Vor allem dann, wenn es sich zugleich um stark exportabhängige Unternehmen bzw. Branchen handelt, sind auch deren Abnehmer (OEM) wesentlich von der globalen Konjunktorentwicklung (und zugleich kürzeren Produktzyklen sowie wachsender Konkurrenz) abhängig. Insofern sind auch die aktuellen Entwicklungen und Innovationen innerhalb bestehender Cluster wie der Maritimen Wirtschaft, den Life Sciences oder der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)<sup>47</sup> weiter zu fördern, wozu auch geeignete Standorte anzubieten sind.

Für Rostock hat die Maritime Wirtschaft traditionell eine große Bedeutung, insbesondere die Bereiche Unterwasser-/ Meerestechnologie und Schiffbau. Wichtiger Standortfaktor in diesem Bereich sind die Häfen der Region und auf Seiten des Absatzmarktes die großen Werften<sup>48</sup> (v.a. der Rostocker Standort der MV Werften<sup>49</sup> und die Neptun Werft,<sup>50</sup> aber auch Tamsen Maritim am Gehlsdorfer Nordufer), aber auch andere OEM und diverse System- und Modullieferanten. So ist auch der sonstige Maschinenbau um den Kranhersteller Liebherr-MCCtec von Relevanz, der maritime Ausrüstungen, Komponenten und Dienstleistungen bereitstellt. Auch diverse Ingenieur- und Maschinenbauunternehmen sind im Bereich Offshore-Windenergie<sup>51</sup> tätig, gleiches trifft auf zahlreiche Forschungseinrichtungen zu, die sich mit maritimen Themen aus unterschiedlichen Blickwinkeln beschäftigen. Die maritime Wirtschaft in Rostock stellt einen sehr bedeutsamen und überaus vielschichtigen Querschnittsbereich aus Maschinenbau, Mobilität/ Logistik, Energie sowie Informations- und Kommunikationstechnologie dar, in dem es zugleich wichtige Branchennetzwerke und Transfereinrichtungen gibt.

Auch große Teile des Logistikbereichs stehen in Zusammenhang mit der maritimen Wirtschaft (z.B. über die Fähr- und RoRo-Dienste). Dabei leistet der Logistiksektor noch weitaus mehr. Immerhin liegen durch die hervorragenden Hinterlandanbindungen, die Güterverkehrsstrassen (u.a. mit regelmäßigen Kombiverkehren ins Ruhrgebiet, nach Karlsruhe sowie Italien, Österreich und Tschechien) sowie auch den Flughafen Rostock-Laage wichtige Standortfaktoren vor.

Als weiterer, überaus starker Bereich gilt die Gesundheitswirtschaft, Medizintechnik und Biotechnologie, die sich unter dem Oberbegriff „Life Science“ zusammenführen lassen. So haben sich in Rostock diverse Unternehmen der Medizintechnik niedergelassen, die zugleich – und teilweise als Ausgründungen – mit den bedeutenden universitären und außeruniversitären Forschungs- und Lehrinrichtungen sowie einer breiten Zulieferbranche kooperieren. Beispiele sind Cortronik, DOT und Gambro. Zentraler

---

<sup>45</sup> Vgl. dazu u.a. Brake: Nutzungsmischung und gewerbliche Wirtschaft. Zu den empirischen Gehalten eines aktuellen Leitbildes – oder: Vom Wunschenken zur Raumnutzungsstrategie?, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/7 1995, S. 427, in Anlehnung an Kujath, H.-J. (1988)

<sup>46</sup> Dies etwa aufgrund der hohen Bedeutung taciden Wissens, oder der Regelmäßigkeit eines intensiven Austauschs.

<sup>47</sup> Vgl. hierzu und zum Folgenden auch die Wissenschaftskonzeption für die Hansestadt Rostock (und Umland), 2016

<sup>48</sup> In der WK-Klassifikation finden sich diese als „Sonstiger Fahrzeugbau“ (Wirtschaftsabschnitt C, WZ-Nr. 30.1).

<sup>49</sup> Diese suchen nach Übernahme durch die asiatische Genting Group derzeit auch aktiv nach Zulieferern.

<sup>50</sup> Diesbezüglich ist die Übernahme durch die neu gebildete Meyer Neptun Gruppe von Relevanz, woraus sich neue Wachstumspotenziale ergeben.

<sup>51</sup> Z.B. EEW Special Pipe Constructions

Impulsgeber sind die Forschungs- und Lehraktivitäten an der Universität Rostock, v.a. der medizinischen Fakultät und der Universitätsklinik. Das Cluster wird durch mehrere Innovationstransferinstitutionen bzw. Technologie- und Kompetenzzentren ergänzt. Viele Unternehmen und Institutionen sind in der BioCon Valley-Initiative des Landes MV zusammengeschlossen. Somit werden die Life Sciences zu einem wesentlichen Teil der Gesundheitsregion Rostock, wodurch wiederum entsprechende thematische und infrastrukturelle Verbindungen auch zum Tourismus entstehen.

Die Informations- und Kommunikationstechnologien/ IT-Dienstleistungen sind als eigener Schwerpunkt sowie im Zusammenhang mit anderen Clustern von Interesse,<sup>52</sup> wobei die IKT als typische Querschnittstechnologie vielschichtige Ausprägungen annimmt und zudem auch nicht ausschließlich in der benannten Branche IKT wiederzufinden ist. Auch der Bereich Luft- und Raumfahrt ist wirtschaftlich vertreten und steht über die Geschäftsbereiche einschlägiger Unternehmen zugleich im direkten Austausch mit vielen der vorgenannten Branchen.<sup>53</sup> Identitätsstiftend mag dabei die Tatsache sein, dass in Rostock die ersten Versuche des Flugpioniers Otto Lilienthal stattfanden und 1939 in Marienehe das erste mit einem Strahltriebwerk angetriebene Flugzeug der Welt, die Heinkel He 178, startete.<sup>54</sup>

Die Tourismuswirtschaft wird neben einem breiten Beherbergungs- und Gastronomieangebot sowie ergänzenden Infrastrukturen (dabei ist an Freizeit- und Geschäftsreisen sowie auch bspw. den Wissenschaftstourismus zu denken) v.a. durch die Kreuzschiffahrt sowie indirekt die Standorte von AIDA Cruises und Scandlines geprägt.

---

<sup>52</sup> Beispielsweise ist das mit einer Abteilung in Rostock ansässige Fraunhofer IGD die weltweit führende Einrichtung für die angewandte, industrieorientierte Forschung im Bereich Visual Computing (bild- und modellbasierte Informatik). Die Abteilung „Maritime Graphics“ entwickelt neue technische Lösungen für die maritime Wirtschaft vor allem in den Bereichen der Unterwasser-Bildverarbeitung, 3DRekonstruktion und Visual Analytics.

<sup>53</sup> U.a. das Entwicklungszentrum von Diehl Aerospace, RST Rostock System-Technik oder Luratec sowie Assystem.

<sup>54</sup> Auf der Fläche der demontierten Flugzeugwerke, südlich des RFH entlang der Werftstraße soll in den kommenden Jahren das Großbauvorhaben „Wohngebiet am Werftdreieck“ realisiert werden

## 3 Standortwahlverhalten und Standorttypen

Gegenüber dem rational handelnden, am Ziel der Gewinnmaximierung orientierten Unternehmen, traten spätestens seit den 1970er Jahren entscheidungs- und verhaltenstheoretische Überlegungen in den Vordergrund, um das unternehmerische Standortwahlverhalten erklärbar zu machen.<sup>55</sup> Bekannt ist, dass vor allem Klein- und Mittelbetriebe selten den optimalen Standort wählen, sondern sich an einem gegebenen Anspruchsniveau orientieren, dem zumeist eine nur einfache und subjektive Standortbewertung (persönliche Einstellungen gegenüber dem Standort) zugrunde liegt. Dementsprechend lassen sich bestimmte Unternehmen und Betriebe auch nicht eindeutig definierten Standorttypen zuordnen, sondern allenfalls Affinitäten zu bestimmten Ausprägungen zugrundelegen – woran sich auch hiesiger Untersuchungsansatz orientiert.

Dennoch sind Untersuchungen zur Relevanz verschiedener Standortfaktoren nach wie vor von großem praktischem Interesse. Dies gilt vor allem für Gewerbeflächen nachfragende Betriebe, denn der Gewerbeflächenmarkt lässt sich tendenziell als Nachfragermarkt beschreiben, auf dem das Angebot an Standorten die reale Nachfrage danach insgesamt (deutschlandweit) deutlich übersteigt, was die Auswahlmöglichkeiten merklich vergrößert. Vor dem Hintergrund eines zunehmend durch interkommunalen, regionalen und internationalen Wettbewerb geprägten Umfeldes bedeutet dies, dass insbesondere neu entwickelte Standorte den wachsenden und zunehmend ausdifferenzierten Standortansprüchen genügen müssen.

Vor allem konzentriert sich die Betrachtung relevanter Standortfaktoren heute auf die mobilen Betriebe und Unternehmen,<sup>56</sup> die, bezogen auf den Gesamtbestand zwar einen nur geringen Anteil der Flächennachfrager darstellen, um die sich der Standortwettbewerb jedoch gerade aus diesem Grund verschärft.

Eine möglichst genaue Beschreibung der Standortanforderungen wird somit erforderlich sein, wobei einerseits auf Beobachtungen der Realität und andererseits auch Auswertungen einschlägiger Literatur zurückgegriffen wird. Im Rahmen der hiesigen Gewerbeflächenkonzeption fand zudem eine Befragung verschiedener Akteure zur Ableitung von Standortfaktoren aus Unternehmenssicht sowie zu Rostock-spezifischen Entwicklungen auf dem Gewerbeimmobilienmarkt statt, woraus weitere, ortsspezifische Erkenntnisse gewonnen wurden. Gesprochen wurde dabei mit Vertretern örtlicher Unternehmen, Akteuren der Wirtschaftsförderung von Stadt und Region, Experten aus dem Bereich der Immobilienwirtschaft sowie mit Institutionen, in deren Zuständigkeit die Gewerbeentwicklung fällt.

Im Hinblick auf die Bestimmbarkeit relevanter Standorttypen, wird auch aus den geführten Gesprächen deutlich, dass neben den klassischen Standortkategorien, die eine Fläche aufweist, die individuelle Unternehmensentscheidung für oder gegen einen Standort oft durch spezifische Kriterien begründet ist, die im Einzelfall von der objektiven Eignung des Standortes abweichen mögen.

### 3.1 Gewerbliche Standortwahl

Die Ermittlung von Standortfaktoren konzentriert sich auf diejenigen Anlässe des Flächenbedarfs, die eine Standorterweiterung, Neuansiedlung/ Neuerrichtung oder Betriebsverlagerung zur Folge haben. Dies sind Wachstumsabsichten, Neugründungen oder bspw. auch Effekte komparativer Standortvorteile oder -nachteile.

---

<sup>55</sup> Siehe z.B. Bade (1979): Die Mobilität von Industriebetrieben: Theoretische und empirische Befunde zu den sektoralen und räumlichen Besonderheiten der Neuansiedlungen in der Bundesrepublik Deutschland; Derungs (2008): Die betriebliche Standortwahl aus einer prozessorientierten Perspektive, Von Standortfaktoren zum Standortentscheidungsprozess, Schriftenreihe des Instituts für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Beiträge zur Regionalwirtschaft 9

<sup>56</sup> Darunter fallen also Standortnachfragen im Rahmen von Neuansiedlungen, d.h. v.a. Verlagerungen oder Ausgründungen bzw. Filial- oder Werks-Neugründungen.

Ausgangslage zur Einschätzung des Flächenbedarfs in der Hansestadt Rostock ist die Feststellung, dass jeglicher Produktionsprozess ein Grundstück bzw. entsprechende Büro-, Produktions-, Hallen-, Lager-, Labor- oder andere Flächen voraussetzt. Für bereits bestehende Unternehmen stellt sich mit der Kapazitätsfrage der Produktion oder Leistungserbringung regelmäßig auch die Frage nach der Fertigungstiefe und damit zugleich die Entscheidung zwischen einer organisatorischen Lösung und einer zusätzlichen Flächen- bzw. Grundstücksbeschaffung. Ebenfalls sind innovative Lösungen im Produktionsprozess bzw. der Produktionsanlage möglich, die einen Flächenbedarf zwar teilweise ersetzen können. Bis zu einem gewissen Grad ist also stets eine Faktorsubstitution zwischen Kapital, Arbeit/Wissen und Boden möglich (durch Mehreinsatz der jeweils anderen Faktoren). Letztlich wird der Flächenbedarf (Grund und Boden) jedoch nie durch den Mehreinsatz anderer Faktoren vollständig zu kompensieren sein und stellt somit irgendwann stets einen Engpassfaktor der betrieblichen Produktion oder Leistungserbringung dar.

Insgesamt stellt das **Wachstum eines Betriebs** (hins. der Ausbringungsmenge u./o. zusätzlicher Beschäftigung) den Regelfall eines zusätzlichen Flächenbedarfs dar, wobei Auswertungen von Verkaufsstatistiken regelmäßig belegen, dass Wachstum zumeist am bestehenden Betriebsstandort erfolgt. Viele Unternehmen und Betriebe erwerben zu diesem Zweck auch frühzeitig entsprechende Erweiterungsflächen (Vorhalteflächen), was von den Wirtschaftsförderungen und Stadtplanungen i.d.R. auch durch eine entsprechende Angebotspolitik antizipiert wird (insofern die räumlichen u.a. Gegebenheiten dies ermöglichen).<sup>57</sup> Erst dann, wenn die Produktionsfunktion eines Betriebs eine Flächenknappheit offenkundig macht, eine Substitution des Produktionsfaktors Boden, also der Betriebsfläche, am Standort jedoch nicht mehr durch den Mehreinsatz anderer Faktoren möglich ist oder unrentabel wird und vor allem das Anspruchsniveau des Entscheiders es erfordert, wird der Flächenbedarf andernorts befriedigt.

Ein weiterer, oftmals unterschätzter Anlass der Flächennachfrage ist die Entwicklung der Produktionsstätte und des unmittelbaren Umfeldes, weshalb man auch von Flächenbedarfen aus **komparativen Standortvor- und -nachteilen** spricht. So wird mit der Produktion bzw. Leistungserbringung bspw. auch das Produktionsmittel „Grundstück“ oder der Standort regelrecht „abgenutzt“. Dies kann dann z.B. dann der Fall sein, wenn das Unternehmen in einer längeren Produktionsgeschichte an seinem Standort verschiedene Gebäude und Anlagen errichtete, oder auch Büro- und Lagerräume so im Stadtgebiet verteilen musste, dass sich die Bedingungen nun negativ auf die Produktionsfunktion auswirken. Der Veränderungs- und Anpassungsprozess, zum Beispiel aus technischen Gründen, findet erst dann ein Ende, wenn ein alternativer, günstigerer Standort gefunden wird und ein Umbau auf dem bestehenden Areal oder weitere Anmietungen unter diesen Umständen nicht mehr wirtschaftlich sind. Folglich wird ein Ersatz des Standortes erforderlich.

Ein weiterer Grund, der – angesichts zunehmender Nutzungskonkurrenzen um den Grund und Boden in Rostock und vielen weiteren, stark nachgefragten Städten und Regionen besonders offen kundig wird, sind sich verschärfende Nutzungskonflikte am Standort. Beispielsweise können sich mit der Zeit auch Veränderungen der Kapazität der zu- und abführenden Infrastrukturen ergeben (z.B. Lieferverkehr) sowie hinsichtlich der zulässigen oder akzeptierten Emissionen, wie Lärm, Gerüche, oder Luftverunreinigungen. Ebenso kann die Stadtentwicklung selbst auch zu einer Veränderung der benötigten Standortfaktoren führen. Auch Produkt- und Prozessinnovationen können eine Gewerbeflächennachfrage begründen und zwar dann, wenn notwendige Anpassungen nicht am Standort realisierbar sind (z.B. aufgrund einer planungsrechtlich festen Gebäudenutzhöhe, realisierter Rasterbreite und -länge innerhalb bestehender Immobilien). Oftmals geht die Inanspruchnahme neuer Betriebsstandorte zugleich damit einher, dass die frei fallenden Grundstücke vom eigentlichen Eigentümer für längere Zeit

---

<sup>57</sup> Bei wachsenden Bedarfen eines Unternehmens werden solche Vorhalteflächen, wenn es welche gibt, i.d.R. zu allererst in Anspruch genommen. In der Flächenverkaufsstatistik wird diese Art der Bodennutzung allerdings nicht sichtbar, da die Grundstücke bereits lange Zeit vor ihrer realen Inanspruchnahme verkauft wurden.

gehalten und nicht entsprechend wieder dem freien Markt zugeführt werden, was wiederum verschiedene Ursachen haben kann<sup>58</sup> und auch zum Begriff des „Flächenparadoxons“ führt.<sup>59</sup>

Sofern es sich um kleinere Betriebsareale handelt, stellt die Betriebsverlagerung eine oft gewählte Lösung dar, wie auch im Falle einer expansiven Entwicklung. Generell sind kleine Unternehmen mobiler als große, wobei nicht zu vergessen ist, dass i.d.R. sowohl das angestammte Personal gehalten werden soll, als auch die bestehenden Lieferbeziehungen bzw. Führungsvorteile<sup>60</sup> einer Verlagerung über größere Distanzen meistens entgegenstehen. So bleibt ein bestehender Betrieb oftmals der Region „verbunden“.

Das Vorhandensein hinreichend vieler, qualifizierter Arbeitskräfte ist im Falle von **Existenzgründungen** (einer der möglichen Fälle zur Neugründung) weniger relevant, da diese Beziehungen im Zuge des Wachstums erst aufgebaut werden müssen und eine Standortentscheidung vielmehr aus der Optimierung des Absatzes heraus getroffen wird, im B2B-Bereich etwa der räumlichen Nähe zum Hauptabnehmer bzw. dem OEM, dem System-/Modullieferanten, dem Komponentenlieferanten etc. Hingegen werden die Kosten der Elementarfaktoren<sup>61</sup> grundsätzlich gering gehalten. Ebenso gründet sich die höhere Mobilität junger, kleiner Unternehmen daraus, dass Betriebsstandorte i.d.R. gemietet werden. So liegen zwischen der Gründung und der ersten Verlagerung oft auch nur wenige Jahre, in denen sich die Standortwahlprozesse professionalisieren.<sup>62</sup>

Seltener relevant, aber ebenfalls mit einem möglicherweise zunehmenden Flächenbedarf verbunden, ist die **Betriebsschrumpfung**. Dies betrifft Fälle, in denen angestammte Standorte aufgegeben werden (müssen), um eine Kapazitätsanpassung zu realisieren und sich am Markt neu aufzustellen. Nicht selten sind auch langfristige Leerstände die Folge.

Während sich die Mehrzahl von Studien und Gutachten zum Thema „Standortfaktoren produzierender Unternehmen“ vorrangig auf Selbstnutzer als Investoren beschränkt und somit der Kauf von Gewerbe- und Industrieflächen durch die nutzenden Unternehmen selbst im Vordergrund steht, wird allzu oft vernachlässigt, dass sich mit zunehmendem Dienstleistungsanteil an der Produktion (Tertiärisierung innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes) – und v.a. auch bei Branchen wie dem Verkehrsgewerbe – die langfristige Bindung an einen Standort zugunsten einer zeitlich begrenzten Verpflichtung verschiebt. Und bisweilen bleibt die Bindung an einen Standort sogar auf die Laufzeit eines Projektes beschränkt. Denn während nach wie vor oft angenommen wird, dass zumindest im Produzierenden Gewerbe der mit Abstand wichtigste Investor der Selbstnutzer, also das produzierende Unternehmen, ist, lässt sich nachweisen, dass auch im Verarbeiten Gewerbe oftmals bis zu 40 Prozent der genutzten Liegenschaften oder auch mehr angemietet sind.<sup>63</sup>

Somit wird es erforderlich, auch **Immobilienunternehmen** in die Betrachtung mit einzubeziehen, da auch sie nach bestimmten Kriterien Gewerbe- und Industrieflächen nachfragen. Da davon auszugehen ist, dass diese Akteure über deutlich bessere Marktinformationen verfügen als die meisten (v.a. kleinen

---

<sup>58</sup> Das Eigentümerinteresse kann auf unterschiedlicher Motivation beruhen. Neben einem möglicherweise nur geringen Interesse an kurzfristiger Nutzung, kann auch ein Fall von Überforderung des Eigentümers vorliegen. Nicht selten liegen auch eine mangelnde Kompromissbereitschaft vor, überhöhte Preisvorstellungen (bzw. nur auf Verkauf oder Vermietung gerichtetes Interesse), oder gar Erbstreitigkeiten. Immobilienunternehmen nehmen vielfach auch langzeitige Leerstände bewusst in Kauf, oder nehmen in Erwartung politischer Unterstützung (z.B. hins. der Finanzierung notwendiger Gutachten) eine Abwartungshaltung ein.

<sup>59</sup> Damit wird im Kern auch der Effekt beschrieben, dass sogar bei einem regional moderaten Wachstum oder gar Schrumpfungprozessen stets zusätzliche Wirtschaftsfläche verbraucht wird (im Wesentlichen sind damit verschiedene eigentumsrechtliche Fragen verbunden).

<sup>60</sup> Hierunter werden betriebliche Vorteile verstanden, die aus einem engen räumlichen Kontakt der Beteiligten resultieren (z.B. spontaner Wissensaustausch)

<sup>61</sup> Neben der menschlichen Arbeit fallen darunter auch die Betriebsmittel und Werkstoffe. Für den Existenzgründer stellen i.d.R. die dispositiven Faktoren, neben der Leistung (in Form der Gründer selbst) die derivativen Faktoren die entscheidenden Produktionsfaktoren dar.

<sup>62</sup> Dass auch etablierte Unternehmen verschiedenster Wirtschaftsbereiche zunehmend Mietflächen nachfragen, ist ein Faktor, den es im weiteren Verlauf dieser Untersuchung nochmals zu vertiefen gilt.

<sup>63</sup> Diese Aussage stützt sich auch auf neuere Befragungsergebnisse der cima in den Städten/Regionen Ahrensburg, Erding, Itzehoe, Rottweil, Wedel u.a.

und mittleren) Betriebe, Suchkosten durch Skalenvorteile reduziert werden und zugleich andere Entscheidungsparameter der Grundstückswahl zugrunde liegen, haben diese Akteure die Qualität einer eigenen Zielgruppe auf dem Gewerbeflächenmarkt. Dabei ist davon auszugehen, dass diese Akteure ihr Investitionsverhalten an den Kenntnissen über den Markt der Nutzer orientiert, also von höchsten Wahrscheinlichkeiten einer Weiterverwertung ausgeht, wodurch sich die Flächennachfrage tendenziell wiederum zunehmend an objektiveren Maßstäben orientiert.

Im Ergebnis hat die Stadtentwicklung mit Akteuren zu tun, die über unterschiedlichste Marktinformationen verfügen und deren Standortwahlverhalten auf verschiedenste Weise motiviert ist. Wenngleich also im Ergebnis keine eindeutige Zuordnung von Branchen bzw. Unternehmen zu bestimmten Standorttypen möglich wird und es stets Substitutionsprozesse zwischen Standorten geben wird – nur selten wird der theoretisch am besten geeignete Standort in Anspruch genommen –, so begründet sich das Erfordernis einer hinreichend genauen Beschreibung von Standortfaktoren und der daran orientierten Entwicklung von **gewerblichen Standorttypen** aus folgenden Feststellungen:

- Aus einzelbetrieblicher Sicht liefert ein optimaler Standort den höchsten Beitrag zum Produktionsprozess und somit der Schaffung und dem Erhalt von Arbeitsplätzen.
- Aus kommunaler Sicht ist die Standortoptimierung aus Gründen der Wahrung der Standortattraktivität notwendig.<sup>64</sup>
- Eine an Nachhaltigkeitsgesichtspunkten orientierte Stadtentwicklung sollte stets auch die Folgenutzung von Betriebsstandorten im Auge behalten, um die Flächenneuanspruchnahme mittel- bis langfristig zu reduzieren.

## 3.2 Relevante Standorttypen

Die Gewerbeflächenuntersuchung geht vom Bedarf nach Flächen eines bestimmten Typs aus. Die Bestimmung des Gegenstands, der als „Gewerbefläche“ bezeichnet wird, ist im konkreten Fall jedoch nicht immer leicht.<sup>65</sup>

### 3.2.1 Zum Begriff des Gewerbestandortes

Bereits der Blick in die näheren Ausführungen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu den Baugebietsarten „Gewerbegebiete“ (GE) und „Industriegebiete“ (GI), die immerhin als originäre „gewerbliche Bauflächen“ gelten dürften, zeigt, dass aufgrund der unterschiedlichen zulässigen Nutzungen und weiteren Gestaltungseinflüsse, ein Gewerbegebiet verschiedenste Ausprägungen annehmen kann.

Interpretiert man die unterschiedlichen Möglichkeiten, die sich aus der Zulässigkeit von Nutzungsarten, Betriebs- und Anlagenarten ergeben, zugleich als Standortfaktor, so wird deutlich, dass es verschiedene Betriebe geben wird, für die ein Standort geeignet sein kann, der planungsrechtlich sowohl als Gewerbegebiet (GE) als auch bspw. als Kerngebiet (MK) oder Mischgebiet (MI) festgesetzt ist. Auch bestimmte Sondergebiete (SO) kommen in Frage. Schließlich entscheiden im Einzelfall letztlich die technischen Anlagen und Betriebsabläufe über die Zulässigkeit einer Nutzung. Im Umkehrschluss muss sich die Eingrenzung des hiesigen Untersuchungsgegenstands „Gewerbefläche“ allerdings an Eigenschaften orientieren, die überwiegend dem Gewerbe- und Industriegebiet zu eigen sind.

---

<sup>64</sup> Die Sicherung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze verfolgt das Ziel, sowohl die Unternehmen darin zu unterstützen, möglichst viele Erwerbsmöglichkeiten mit hohem Durchschnittseinkommen zu schaffen, Steuereinnahmen zu steigern und Sozialausgaben zu reduzieren und eine zukunftsorientierte, ausgewogene Wirtschaftsstruktur zu schaffen. Schließlich soll der Standort zugleich ein attraktiver Wohnstandort sein. Zusammenfassend lässt sich aus Sicht der Wirtschaftsförderung festhalten, dass die positive Beeinflussung der Arbeits- und Lebensbedingungen durch Schaffung und Erhalt von Arbeitsplätzen das oberste Ziel darstellt.

<sup>65</sup> Dies wird bereits darin deutlich, dass keine nähere Eingrenzung von „Gewerbebetrieben“ erfolgt, die schließlich auch in Kleinsiedlungsgebieten (§ 2 BauNVO), reinen und allgemeinen Wohngebieten (§§ 3 und 4 Bau NVO) und sämtlichen anderen Baugebieten unter den jeweils geltenden Bedingungen zulässig sind.

Gemäß dem Verständnis der BauNVO stehen gewerbliche Bauflächen der besonderen Arten gemäß der §§ 8 und 9 BauNVO im Mittelpunkt der Gewerbeflächenkonzeption, die also einerseits

- vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben (Gewerbegebiete) und andererseits
- ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben dienen und zwar vorwiegend solchen Betrieben, die in anderen Baugebieten unzulässig sind (Industriegebiete)

(Darüber hinaus sind weitere Bauflächen und Baugebiete von Bedeutung, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind).

Der Begriff des Gewerbebetriebs ist weitgefasst, wobei § 8 Abs. 2 Nr. 1 sowie § 9 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO an erster Stelle verdeutlichen, dass es sich um „Gewerbebetriebe aller Art“ handelt sowie die spezifischen Nutzungen „Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe“, die jeweils als allgemein zulässig gelten. Durch die Zulässigkeit von „Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude(n)“ gem. Abs. 2 Nr. 2 wird die gleichzeitige Ausrichtung speziell des Gewerbegebietes nach § 8 auch zur Ansiedlung von Nutzungen vorgesehen, die man typischerweise in Kerngebieten findet.<sup>66</sup>

Ein Schwerpunkt der Regelung stellt somit die Funktion einer Nutzung dar, wobei die zugehörigen technischen Regelwerke wiederum durch Abstufungen der zulässigen Emissionen und Immissionen<sup>67</sup> eine weitere Eingrenzung vorgeben, die das nachfolgende Verständnis von „Gewerbefläche“ bestimmen – insbesondere in Abgrenzung zu Bauflächen und Baugebieten, die allgemein nicht als typischer Gewerbestandort gesehen werden. So gilt z.B. allgemein, dass von Geschäfts- und Bürogebäuden oder sonstigen Gewerbebetrieben in einem Mischgebiet (MI) weniger Emissionen ausgehen dürfen, als es innerhalb eines Gewerbegebietes zulässig wäre. Wenngleich die Störwirkung eines Betriebs auf sein Umfeld bzw. umgekehrt die Zumutbarkeit von Störwirkungen für einen Betrieb oder eine Nutzung die zentrale Grundlage zur Eignungsbestimmung ist, so zielt eine weitere zentrale Regelung darauf ab, dass auch eine innere Ordnung hergestellt wird. So ist dem § 15 BauNVO zu entnehmen, dass die in den entsprechenden Paragraphen aufgeführten „baulichen und sonstigen Anlagen im Einzelfall unzulässig [sind], wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebietes widersprechen.“ Ebenso wären sie „unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind, oder wenn sie solchen Belästigungen oder Störungen ausgesetzt werden“.<sup>68</sup>

Entscheidend sind demnach die Zweckbestimmung und der Gebietscharakter des Gebietes. Demzufolge ist weder ein allgemeiner Ausschluss bestimmter Wirtschaftsbranchen aufgrund vermuteter Störwirkungen von Anlagen zulässig, noch wäre es im Gegenzug zulässig, die als allgemein zulässig erklärten Nutzer in einem Baugebiet unterzubringen, wenn sie den dem Baugebiet typischen bzw. erlaubten Belästigungen oder Störungen nicht ausgesetzt sein sollen. Dabei ist es gem. § 1 Abs. 4 bis 10 BauNVO durchaus möglich, die hier relevanten Baugebiete nach der Art der zulässigen Nutzung sowie auch der Art der Betriebe und Anlagen zu gliedern. Ebenso ist es möglich, allgemein zulässige Nutzungsarten bspw. als unzulässig zu erklären oder aber die als ausnahmsweise zulässig geltenden Nutzungen allgemein zulässig zu machen. Dies wiederum verdeutlicht, dass durchaus auch einheitlich

---

<sup>66</sup> „(1) Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. (2) Zulässig sind 1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, [...]“ (§ 7 BauNVO).

<sup>67</sup> Emissionen und Immissionen betreffen v.a. Lärm, Gerüche, Verkehr, Erschütterungen und Luftverunreinigungen. Von zentraler Bedeutung ist, dass bestimmte (gewerbliche) Anlagen dem Immissionsschutzrecht gem. BImSchG unterliegen. Die Beurteilung bspw. von Gewerbelärm erfolgt nach DIN 18005, welche u.a. Orientierungswerte enthält, die jedoch als Richtwerte gelten, ohne zugleich Rechtssatz-Charakter zu entfalten. Die schalltechnische Erfassung von gewerblichen Anlagen, die dem BImSchG unterliegen, erfolgt nach TA Lärm. Dabei geht es nicht nur um diejenigen Anlagen, die immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftig sind (Anhang 1 der 4 BImSchV). Steht z.B. bereits im Vorfeld einer Nutzung fest, dass die (gebietsbezogenen) Immissionsschutzwerte der TA Lärm vom vorgesehenen Betrieb nicht eingehalten würden, wäre der Bauleitplan nicht vollzugsfähig. Nach der TA Lärm ist unter bestimmten Umständen auch der An- und Abfahrtsverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen der jeweiligen Anlage zuzurechnen.

<sup>68</sup> Bei der Einschätzung dessen gelten nicht allein die verfahrensrechtlichen Einordnungen des BImSchG und der zugehörigen Verordnungen.

erscheinende gewerbliche Standorte<sup>69</sup> möglich sind und gewünscht sein können, vorausgesetzt, der Gebietscharakter wird dadurch nicht beeinträchtigt (daneben gelten die anderen allgemeinen planungsrechtlichen Anforderungen).

Diese allgemeinen Ausführungen machen deutlich, dass grundsätzlich eine sehr große Zahl verschiedenster Ausprägungen eines Gewerbegebietes/ -standortes denkbar sind, stellt eine Untersuchung von Gewerbeflächenpotenzialen zugleich aber auch vor gewisse Herausforderungen. Sinnvoll ist es daher, dieser Untersuchung ein erweitertes Verständnis des Begriffs „Gewerbefläche“ zugrunde zu legen. So sind, über die klassischen gewerblichen Bauflächen und Baugebiete mit Ausweisung als G bzw. GE oder GEe (Gewerbegebiete/ eingeschränkte Gewerbegebiete) sowie GI oder GIe (Industriegebiete/ eingeschränkte Industriegebiete) hinausgehend, auch andere gewerbliche Standorttypen (z.B. im Bereich von MI-, SO- und teilweise sogar MK-Gebieten) potenziell relevant. Als Voraussetzung für die Erfassung auch dieser weiteren Baugebiete soll jedoch gelten, dass eine gewerbegebietstypische Nutzung gemäß vorgenannter Kriterien denkbar ist und auch angestrebt wird. Demnach wird in der Gewerbeflächenbedarfsprognose für die Hansestadt Rostock (vgl. Kap. 5) auch ein Teil der Flächenbedarfe, die sich grundsätzlich auf „Gewerbestandorten“ realisieren ließen, nicht abgebildet und anderen Standortkategorien zugeschlagen (v.a. Innenstadtlagen, Streulagen, Stadtteilzentren). Denn auch dem weiteren Verständnis des „Gewerbestandortes“ soll prinzipiell die Wahrung des Gebietscharakters zugrunde liegen. Dies wird auch dann als gegeben betrachtet, wenn ein deutlicher räumlicher und funktionaler Zusammenhang mit Gewerbestandorten nach §§ 8 und 9 BauNVO erkennbar wird, wodurch auch einzelne Misch-, Sonder- und Kerngebiete relevant werden. Mischgebietsnutzungen sind bspw. dann von Interesse, wenn im konkreten Fall einschätzbar ist, dass sich der relevante Teil des Standortes „gewerblich“ entwickelt.<sup>70</sup> Sondergebietsnutzungen sind im vorliegenden Fall z.B. hinsichtlich der Flächen mit Zweckbestimmung „GVZ“, „Forschung und Entwicklung“ u.ä. relevant, wenn Zusammenhänge zu bestehenden Gewerbestandorten erkennbar werden, wie etwa im Güterverkehrszentrum, dem Standort Groter Pohl entlang der Erich-Schlesinger-Straße oder im Bereich des Technologiezentrums Warnemünde. Oftmals zeigt sich in der realen Nutzungsverteilung bestimmter Branchen und Funktionen auch eine starke Ähnlichkeit zu Gewerbegebieten.

Kerngebiete (MK) sind in dieser Untersuchung kaum relevant, da entsprechende Standorte von Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden keinen sichtlichen Zusammenhang mit weiteren Gewerbegebietstypischen Nutzungen erkennen lassen. Die Unterbringung von Handelsbetrieben (auch großflächiger Einzelhandel) kann und soll nicht Gegenstand eines Gewerbeflächenkonzeptes sein, ebenso sollten Kultureinrichtungen nur dem Maß der Regelungen nach § 8 oder 9 der BauNVO entsprechen.

Faktisch wird sich der für diese Untersuchung relevante „Gewerbestandort“ in der Hansestadt Rostock durch einen nennenswerten Anteil produzierender Unternehmen, des Baugewerbes, des Großhandels oder der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen sowie solcher Betriebe oder Betriebsteile auszeichnen, die typischerweise Geschäfts-, Büro- oder Verwaltungsgebäude in Zusammenhang mit produzierenden Tätigkeiten nachfragen. Insbesondere sind somit auch Unternehmen relevant, die dem Bereich der produktionsorientierten Dienstleistungen zuzurechnen sind und vielfach die räumliche Nähe zur Produktion suchen.

Die wenigen Beispiele machen deutlich, dass sich weder die Bewertung des Flächenangebotes der Stadt Rostock, noch die Einschätzung des Flächenbedarfs der relevanten Unternehmen und Betriebe allein auf GE- und GI-Darstellungen/ -Festsetzungen reduzieren lassen. **Eine eindeutige Zuordnung von Branchen zu Baugebieten mit GE-, GI-, MI- oder anderer Festsetzung ist nicht möglich.** Dennoch werden über das Instrument der Angebotsplanung die entscheidenden Weichenstellungen zur Entstehung eines bestimmten Gewerbegebietes/ -standortes geschaffen, die es im Einzelfall durch ergänzende Instrumente zur Bauleitplanung weiter zu verfolgen gilt. Aus diesem Grund löst sich die

---

<sup>69</sup> Das Überwiegen einer gewerblichen Nutzung ist in diesem Hinblick schwierig zu beurteilen, da hierdurch der Gebietscharakter gefährdet sein kann.

<sup>70</sup> Der durch Gewerbebetriebe induzierte Bedarf an Mischgebieten ergibt sich i.d.R. aus spezifischen Bedingungen oder Kompromissen, die schwer quantifizierbar sind und keine konkrete Aussage dahingehend zuließen, ob sich eine bestimmte Form der Flächennachfrage mit besonderer Häufung auf Mischgebiete konzentriert. Wenngleich es keine Vorgaben zum Mischverhältnis von Wohnen und Gewerbebetrieben gibt, kann dieser Typus dennoch relevant werden.

nachfolgende Darstellung der Standorttypen (Kap. 3.2.2) teilweise von den hergebrachten Planungskategorien, wobei die besonderen planungsrechtlichen Hintergründe nicht vergessen werden dürfen. Ebenso muss berücksichtigt werden, dass die Nachfrage nach Gewerbegebieten und -standorten stets auch durch das Angebot an solchen Flächen bestimmt wird. Dass der kommunalen Angebotsplanung auch bestimmte Planungsphilosophien der Entscheidungsträger zugrunde liegen, kann daher bei der Einschätzung des zukünftigen Bedarfs nicht ausgeblendet werden. Dass die Standortplanung und -entwicklung der Stadt Rostock dabei sehr gewissenhaft agiert, begründet zugleich die Auswahl der nachfolgend als relevant erachteten Standorttypen.

### 3.2.2 Untersuchungsrelevante Standorttypen

Die Definition von relevanten Standorttypen stellt eine zentrale Grundlage zur Einschätzung des zukünftigen Gewerbeflächenbedarfs der Stadt dar. Schließlich ermöglicht die Typisierung eine Qualifizierung der Flächenbedarfe.<sup>71</sup> Wenngleich eine Zuordnung von Merkmalen bzw. Standortkriterien zu den nachfolgenden Standorttypen nur verallgemeinernd Gültigkeit haben kann, wird im Anhang (Kap. 10) eine solche Kategorisierung vorgenommen.

#### Emissionsintensives Gewerbe

Standorte des emissionsintensiven Gewerbes beziehen sich per Definition typischerweise in erster Linie auf Industriegebiete und solche Standorte, die vergleichbare Qualitäten bieten (etwa aufgrund der realisierten Umfeldnutzungen). Denn während Gewerbegebiete nach § 8 BauNVO vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben dienen, sollen in Industriegebieten (§ 9 BauNVO) ausschließlich Gewerbebetriebe untergebracht werden und zwar vorwiegend solche, die in anderen Baugebieten aufgrund ihrer Emissionen unzulässig sind. Dadurch bedingt fielen und fallen die Zuschnitte der einzelnen Grundstücke in Industriegebieten meist deutlich größer aus als in Gewerbegebieten, denn die vertikal hochintegrierten, überwiegend personalintensiven Industriebetriebe fassten und fassen teilweise noch immer oft sämtliche Funktionen unter einem Dach zusammen. Die Funktionalität der gewerblichen Produktion steht eindeutig im Vordergrund gegenüber Ansprüchen an Repräsentativität der Betriebsimmobilie, attraktiver Nutzungsmischung und Umfeldgestaltung.

In der Praxis unterscheiden<sup>72</sup> sich die Gebiete nicht unbedingt nach der Art der untergebrachten Betriebe, sondern hinsichtlich der von ihnen ausgehenden Emissionen bzw. den Ansprüchen der Betriebe, Emissionen erzeugen zu dürfen, weshalb auch eine Differenzierung nach Emissionsintensivem Gewerbe und Emissionsarmem Gewerbe sinnvoll ist. Doch auch dies sind Eigenschaften, die nicht pauschal bestimmten Branchen zugeschrieben werden können und ebenso entscheidet sich erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung, ob einzelne Belange gegenüber anderen zurückgestellt werden können oder sollten, also Ausnahmen möglich werden. So können städtebauliche Gründe und Belange durchaus auch die Unterbringung bestimmter emissionsintensiver Nutzungen in Gewerbegebieten nach § 8 BauNVO rechtfertigen (etwa in Zusammenhang mit bestimmten Schallschutzmaßnahmen).

---

<sup>71</sup> Da, wie im vorherigen Kapitel dargestellt, keine eindeutige Zuordnung bestimmter Nutzungen bzw. Wirtschaftszweige zu unterschiedlichen Standorttypen möglich ist, werden in der hier verwendeten Methodik zuvor Unternehmenstypen gebildet. Ein bestimmter Unternehmenstyp setzt sich aus Branchen (bzw. Betrieben od. Beschäftigten) unterschiedlicher Wirtschaftszweige zusammen, bei denen allerdings ähnlich ausgeprägte Standortanforderungen anzunehmen sind. Diese Unternehmenstypen werden schließlich wiederum entsprechend ihrer Affinitäten den verschiedenen Standorttypen zugeordnet (zur Methodik siehe im Berichtsanhang).

<sup>72</sup> In Industriegebieten waren und sind – anders als in Gewerbegebieten – keine Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig. Hinsichtlich der ausnahmsweisen Zulässigkeit unterscheiden sich GE- und GI-Gebiete bundesweit erst seit der BauNVO-Fassung von 1990 und zwar in der Möglichkeit, dass in GE-Gebieten auch Vergnügungsstätten untergebracht werden können. Darüber hinaus ist die planungsrechtliche Historie der neuen Bundesländer zu beachten.

Abb. 17 Blick auf die Neptun Werft



Fotos: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

In Rostock hat die Vorhaltung und Bereitstellung von Gebieten für stark emittierende bzw. störende Betriebe vor allem aus dem Grund eine besondere Relevanz, weil diverse größere Industrieunternehmen im Stadtgebiet ansässig sind, teilweise auch weiterhin expandieren und zugleich wichtige Arbeitgeber und Innovationstreiber sind. Beispiele sind die Standorte der MV Werften, Neptun Werft und Catapillar Motoren im Maritimen Gewerbegebiet und der Warnemünder Werft, das SO Hafenvorgelände Ost und weite Teile des Güterverkehrszentrums (GVZ).<sup>73</sup> Auch Abschnitte entlang der Marieneher Straße (z.B. Deutsche Großwäzlager, Marieneher Umweltschutz & Recycling GmbH) und Werkstraße erfordern die besonderen Eigenschaften von Industriestandorten bzw. – im Falle einer GE-Festsetzung oder begründeten Abweichungen – vergleichbare Qualitäten.

Die bestehenden Standorte sollten ebenso vor heranrückender Wohnbebauung geschützt, wie auch vor einer Überführung in augenscheinlich hochwertigere Standorte bewahrt werden. Zum Bestandschutz zählt zugleich auch die Gewährleistung von Möglichkeiten der Existenzsicherung durch neue Standorte, deren Bewertung selbigen Kriterien unterliegt. Beispielsweise können Konflikte auch die potenziellen späteren Erweiterungsflächen eines Betriebs betreffen und somit eine Expansion am Standort blockieren. Während für eventuelle Erweiterungsfälle tendenziell große Flächen benötigt werden (oftmals sind diese bereits im Eigentum der Unternehmen), sind bei kleineren Unternehmen, die ebenfalls ein hohes Maß an Umfeldunverträglichkeit aufweisen, auch kleinere Grundstücke von Interesse.

### Verkehrsintensive Gewerbe

Gewisse Überschneidungen mit dem emissionsintensiven Standorttyp stellt das verkehrsintensive Gewerbe dar, das unter die Nutzung „Logistik“<sup>74</sup> fällt. Angesichts der großräumig zentralen Lage, bestehenden Marktpotenzialen des Oberzentrums, der guten Hinterlandanbindung, der Nutzungen um den Überseehafen und regelmäßigen Kombiverkehren über die bestehenden Gütertrassen, hat die Hansestadt Rostock eine hohe Bedeutung als Logistikstandort im Norden Mecklenburg- Vorpommerns (wenngleich die Logistikintensität im Bundesvergleich nicht sehr hoch sein mag<sup>75</sup>). Die Relevanz entsprechender Standorte lässt sich anhand der Branchenentwicklung, wie auch der realen Standortverteilung im Stadtgebiet ableiten.

<sup>73</sup> Diesbezüglich gibt es Überschneidungen mit dem weiteren Standorttyp des verkehrsintensiven Gewerbes.

<sup>74</sup> Primäre Aufgabe der Logistik ist die marktorientierte Planung, Steuerung und Abwicklung aller Material- und Warenbewegungen samt der dazugehörigen Informationen. Ziel ist es, die richtige Bestellung zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt in der richtigen Menge und Qualität kostengünstig an den richtigen Ort zu liefern.

<sup>75</sup> Dabei werden u.a. die Anzahl an lokalen Logistikimmobilien, deren Gebäudeflächen, die Anzahl lokaler Logistikdienstleister und die regionale Logistik-Beschäftigungsquote herangezogen und in einem Indexwert aggregiert.

Logistikstandorte lassen sich grundsätzlich bestimmten Nutzerbranchen<sup>76</sup> zuordnen, wobei im direkten Bezug zum Wirtschaftszweig insbesondere Unternehmen des Großhandels (Abschnitt G, Nr. 46), der Lagerei und Verkehrsdienstleistungen (H, Nr. 52) sowie der Post-, Kurier- und Expressdienste (H, Nr. 53) an den jeweiligen Standorten vorzufinden sind. Entsprechend ihrer Funktion sind verschiedene Logistikimmobilien zu unterscheiden, die nachfolgend kurz dargestellt werden:<sup>77</sup>

**Lagerimmobilien:** Diese dienen der Versorgung produzierender Unternehmen mit Rohwaren oder der Lagerung von Fertigwaren. Neben Transport-, Umschlag- und Lager-Leistungen werden häufig auch Mehrwertdienstleistungen (z.B. Vormontage) erbracht. Die Immobilien stehen in engem Zusammenhang mit der Produktion und befinden sich häufig auch auf dem Werksgelände. Teilweise ist die Immobilie im Besitz des beauftragten Kontraktionsdienstleisters. Die Grundstücksfläche ist oftmals über 10.000 qm groß, bei einer Gebäudefläche über 5.000 qm, der Büroflächenanteil meist unter 10%. Die Tore sind überwiegend ebenerdig, die Außenfläche überdacht. Die Hallenhöhe liegt oft bei 10-12 m Unterkante Binder (UKB). In Rostock finden sich einige Beispiele hierfür im Überseehafen, im RFH oder im Maritimen Gewerbegebiet.

**Umschlagsimmobilien:** Diese sind auf den reinen Warenumschlag ausgerichtet, sodass sich die Güter nur für einen sehr kurzen Zeitraum des Entladens, Sortierens, Bereitstellens und Beladens vor Ort befinden. Insofern die Ware vom Versender bereits kommissioniert wurde, wird diese hier empfangerspezifisch zusammengefasst und ausgeliefert. Auch werden an diesen Standorten Retouren gesammelt und an den Warenempfänger zurückversandt (Aufteilung von Fern- in Nahverkehr). Die Gebäudefläche liegt meistens unter 10.000 qm, die Grundstücksfläche hingegen zwischen 15.000 und 40.000 qm, bei mehrseitiger Anbindung, Sprintertoren und großer Rangierfläche. Die Gebäudehöhe ist mit unter 8 Metern UKB deutlich niedriger als bei Lagerimmobilien. Die Standorte sind nah am Endkunden (Ballungszentren, ggf. auch innenstadtnahe Lagen) orientiert (außer bei Hubs). Solche Umschlagszentren werden oft von Logistikdienstleistern (KEP-<sup>78</sup> und Stückgut-Dienstleister) oder Handelsunternehmen genutzt. Ein Beispiel ist der neu errichtete DHL-Zustellstützpunkt an der Erich-Schlesinger-Straße in Bahnhofsnähe.

**Distributionsimmobilien:** Unter dem Begriff der Distributionsimmobilie werden auch Zentrallager, Logistikzentren oder Warenverteilzentren zusammengefasst. In erster Linie geht es um die auftragsgerechte Warenverteilung. Hierzu werden Lagerung, Umschlag, Kommissionierung, Verteilung und Transport übernommen. In der Regel werden die Waren von unterschiedlichen Herstellern gebündelt und kunden-/ auftragsspezifisch zusammengestellt (kommissioniert). Distributionszentren können eine regionale<sup>79</sup> oder überregionale<sup>80</sup> Ausrichtung haben. Ein typisches Beispiel ist der Online-Handel (E-Fulfillment-Zentren). Die Grundstücksfläche liegt zumeist über 20.000 qm bei einer Gebäudefläche über 10.000 qm, die Bauweise ist teilweise modular, z.T. mit Mezzanine-Flächen (geringere Höhe und Fläche als das Vollgeschoss). Überregionale Distributionszentren weisen manchmal auch eine Gleisanbindung auf oder einen Zugang zu KLV-Anlagen.<sup>81</sup> Wichtig ist die Möglichkeit, Lkw-Verkehr und Umschlagsprozesse auch nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) abwickeln zu können. In Rostock zählen hierzu vor allem das Hafenvorgelände Ost sowie das Güterverkehrszentrum (GVZ) Rostock.

---

<sup>76</sup> V.a. Logistikdienstleister, der Einzelhandel, der Automotive-Sektor und der Großhandel sind mit entsprechenden Flächenbedarfen durch Logistikleistungen verbunden (vgl. Veres-Homm/Kübler/Weber/Cäsar 2015: Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2015)

<sup>77</sup> Vgl. dazu Fraunhofer IIS (2017): Logistikimmobilien. Dreh- und Angelpunkte der Supply Chain. Bedeutung, Funktion und Ansiedlungseffekte. Hrsg.: Logix Initiative Logistikimmobilien

<sup>78</sup> KEP: Kurier-, Express- und Paketdienste (überwiegend WZ-Nr. 53).

<sup>79</sup> V.a. Standorte von (Einzel-)Handelsunternehmen, die der Filialbelieferung in einem Umkreis von maximal 200 km dienen.

<sup>80</sup> Insbesondere der B2B-, Ersatzteil- und Aftersales-Bereich

<sup>81</sup> KLV: Kombiniertes Ladungsverkehr. KLV bzw. KV beschreibt eine mehrgliedrige Verkehrskette, worüber unterschiedliche Verkehrswege integriert werden (auch „intermodaler Verkehr“).

**Speziallogistikimmobilien:** Besondere Funktionen erfüllen z.B. Hochregallager,<sup>82</sup> Kühllager oder auch Gefahrgutlager, sodass auch die planungs- und baurechtlichen sowie sonstigen gesetzlichen Anforderungen meist strenger sind als bei anderen Typen. Hochregallager ist i.d.R. die Bezeichnung eines Gebäudes ab einer Höhe von 12 m (bis 50 m). Die Grundstücksfläche dieser zumeist auf einzelne Kunden ausgerichteten Immobilien ist aufgrund der Höhe mit weniger als 12.000 qm eher klein. Die Gebäudefläche liegt meistens zwischen 3.000 und 8.000 qm. Oft sind solche Gebäude auch Teil eines Distributionszentrums. Das nördlich des RFH (Gewerbegebiet Schmarl Industriestraße) gelegene S&G Gefrier- und Lagerhaus ist ein Beispiel hierfür. Auch im RFH befindet sich ein eigenes Kühlhaus.

**Gemischt genutzte Gewerbeobjekte:** Die Klasse dieser Immobilien ist vor allem im Zusammenhang mit der zunehmenden Relevanz der Innenstadtlogistik von Interesse. Nicht nur in Rostock wird an verschiedenen Standorten deutlich (z.B. Gewerbebestandort Petersdorfer Straße (GE 14.2); Ehemalige Neptunwerft (GE 10.2)), dass Gewerbeobjekte für verschiedene Zwecke gleichzeitig genutzt werden und Logistik-Leistungen nur einen Teil der Aufgaben darstellen.

Zunehmend sind Gewerbeobjekte von Interesse, die von mehreren, meist mittelständischen Mietern verschiedener Branchen für unterschiedlichste Zwecke genutzt werden (sog. **Unternehmensimmobilien**), womit auch ein direkter Zusammenhang mit dem nachfolgend dargestellten Standorttyp „Kleingewerbe und Handwerk“ sowie dem „klassischen Gewerbegebiet“ gegeben ist. Die meist kleinteiligen, einfachen Logistikflächen in Bestandsimmobilien, sind i.d.R. einfache Lagerflächen und grenzen sich von den vorgenannten Typen deutlich ab. Andere Immobilien (z.B. Light-Industrial-Immobilien) wiederum werden auch für Produktions- und Verwaltungsaufgaben genutzt, sodass Produktion und Lagerung mit komplexen technischen Ausstattungen verbunden ist. In diesem Bereich verschwimmen die gebräuchlichen Standorttypisierungen besonders. Wenn es sich um Immobilien mit vielfältiger Mieterstruktur handelt, dann liegt die Grundstücksfläche solcher Standorte meistens über 20.000 qm bei weniger als 10.000 qm Gebäudefläche. Die Hallenhöhe ist meist niedriger als 8 m UKB und der Büroflächenanteil hoch (20-50%).

In den vergangenen Jahren entwickelten sich viele Logistikunternehmen immer mehr zu Logistikdienstleistern (z.B. durch die Übernahme von Assemblingdienstleistungen<sup>83</sup>), womit eine klare Differenzierung zu anderen Formen des Gewerbes schwieriger wird. Dabei besteht ohnehin eine hohe funktionale Vermischung innerhalb von Betrieben, denn mit zunehmendem Auseinanderfallen von Produktionsprozessen, ebenso wie im Falle ausgelagerter Fertigungstätigkeiten, werden z.B. Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes häufig dem Großhandel zugeordnet.<sup>84</sup> Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass entsprechende Unternehmen neben der Vorhaltung von größeren Lagerkapazitäten und Versandtätigkeiten auch besondere Anforderungen an die Grundstücksgrößen und -zuschnitte stellen.

Abb. 18 Betrieb im Güterverkehrszentrum Rostock



Foto: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

<sup>82</sup> Bei einem vollautomatisierten Betrieb wird dieser Typ nicht als Logistikimmobilie, sondern als Betriebseinrichtung angesehen.

<sup>83</sup> Tätigkeiten, die dem eigentlichen Produktionsprozess zugeordnet, aber durch externe Dienstleister erfüllt werden.

<sup>84</sup> Die Abgrenzung richtet sich danach, ob Marktteilnehmer Waren, die sie i.d.R. nicht selbst be- oder verarbeiten (Handelswaren), von Herstellern oder anderen Lieferanten beschaffen und an Wiederverkäufer, Weiterverarbeiter oder gewerbliche Verwender absetzen. Dabei kann auch der Anteil am Gesamtumsatz entscheidend sein.

Ebenso benötigen diese Betriebe bzw. Funktionen bestimmte Verkehrsinfrastrukturen in Form einer möglichst leichten inneren Erschließung des Gewerbe- oder Industriegebietes (oder SO) mit breiteren Straßenquerschnitten, einer besonders günstigeren Anbindung an den regionalen und überregionalen Verkehr (möglichst auch ohne Ortsdurchfahrten),<sup>85</sup> und schließlich gilt es auch, den vielfach stattfindenden Mehrschichtbetrieb (24-Stunden an 7 Tagen) umfeldverträglich abzuwickeln.

### Klassisches Gewerbegebiet

Die Kennzeichen „klassischer“ Gewerbegebiete sind i.d.R. eine gute örtliche und überörtliche Verkehrsanbindung bei gleichzeitiger Einbindung in die Siedlungsstruktur, heterogener Grundstücksparzellierung und einer gegenüber typischen Industriegebieten deutlichen Einschränkung zulässiger Emissionen bzw. Störgrade. Dadurch liegen die klassischen Gewerbestandorte auch näher an Wohngebieten als es bei Industriegebieten der Fall ist (letztere liegen oft, aber nicht immer,<sup>86</sup> peripher, oder werden durch GE-Flächen bzw. differenzierte Festsetzungen und anderweitige Maßnahmen von anderen Nutzungsarten abgeschirmt). Die Zulässigkeit von lediglich nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben in Gebieten nach § 8 BauNVO (GE) bringt mit sich, dass „klassische“ Gewerbegebiete je nach Standort einen unterschiedlichen Mix aus Produzierendem Gewerbe, Handwerk, unternehmensnahen Dienstleistern und auch Einzelhandel umfassen (erst mit der Fassung der BauNVO von 1996 wurden Einkaufszentren und Verbrauchermärkte im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO explizit ausgeschlossen).<sup>87</sup>

Allein aufgrund der historischen Stadtentwicklung lassen sich die meisten Gewerbegebiete /-standorte dem Typus des „klassischen“ Gewerbegebietes zuordnen, wenngleich das verfügbare Potenzial gegenüber den anderen Standorttypen eher gering ist, wie im Rahmen der gesamtstädtischen Erhebung erkennbar wird.

Als Beispiel eines solchen Gewerbestandortes lassen sich der Gewerbestandort Schmarl (GE 6.3), der größte Teil des Gebietes Ehem. Neptunwerft (GE 10.2) und der Carl-Hopp Süd (GE 10.1; tlw. Überschneidung mit anderen Standorttypen) aufführen.

In dem Gewerbegebiet findet sich eine konzentrierte Ansiedlung von Unternehmen unterschiedlicher Branchen/ Mischung und Körnigkeit.<sup>88</sup>

Abb. 19 Gewerbegebiet Ehem. Neptunwerft (GE.10.2)



Quelle: Google Earth, 2017

<sup>85</sup> Verschiedene Studien weisen auf eine mindestens ebenso große Bedeutung des Lohnniveaus und der kommunalen Abgaben hin, was jedoch wiederum funktionsabhängig ist. Weitere Faktoren sind die ÖPNV-Anbindung, Flächenreserven und Grundstückspreise.

<sup>86</sup> Beispielsweise kann der Nordex Standort in der Südstadt als emissionsintensive Nutzung eingestuft werden.

<sup>87</sup> Dies bedeutet nicht, dass entsprechende Nutzungen innerhalb von Gewerbestandorten nicht zu finden wären. In der Mehrzahl solcher Fälle wurden und werden einzelne Flächenabschnitte innerhalb von Gewerbestandorten im Zuge der Bauleitplanung für SO-Nutzungen ausgespart, oder nachträglich umgewidmet, beispielsweise um großflächige Einzelhandelsnutzungen innerhalb von GE-Gebieten unterbringen zu können.

<sup>88</sup> Durch die Struktur bzw. Körnigkeit wird ein Typ der räumlichen Mischung beschrieben. Grobe Körnigkeit meint z.B. eine hohe Ähnlichkeit von Nutzungen im gesamten Quartier, eine mittlere Körnigkeit beschreibt Ähnlichkeiten im Ausmaß eines

Im Hinblick auf eine gewerbliche Einordnung<sup>89</sup> können auch die Lage an der Erich-Schlesinger-Straße (eG 9.), Maritimes Gewerbegebiet und Warnemünder Werft (GE.1.4) oder An der Stadtautobahn Schutow (GE.5.2) genannt werden. Darüber hinaus existieren mehrere weitere Standorte, innerhalb derer nur einige Teilabschnitte dem Typus „klassisches Gewerbegebiet“ zugeordnet werden können. So bestehen hinsichtlich dieses Standorttypus auch die meisten Überschneidungen mit anderen Standorttypen.

### **Kleingewerbe und Handwerk**

Bei diesem Standorttyp handelt es sich in der Regel um Gewerbegebiete im Sinne des § 8 BauNVO, vielfach Altstandorte und auch Lagen mit entsprechendem Bestand an Transformationsimmobilien. Die Zulässigkeit von lediglich nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben in diesen Gebieten bringt mit sich, dass sie, je nach Standort, einen unterschiedlichen Mix aus gering emittierendem Verarbeiten Gewerbe, insbesondere dem produzierenden Handwerk, kleineren Lagerhäusern/ -flächen und auch unternehmensnahen Dienstleistern umfassen. So fällt eine Abgrenzung gegenüber dem vorgenannten Typ des „klassischen“ Gewerbegebietes nicht immer leicht, und es bestehen durchaus zahlreiche Gemeinsamkeiten beider Standorttypen, sodass auch ein hoher Substitutionsgrad vorliegt.

Ein hoher Anteil, der nicht erheblich belästigenden Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes entfällt auf Handwerksunternehmen, die traditionell eine sehr hohe Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung haben. Dementsprechend bietet es sich an, das „Handwerk“ näher zu betrachten, insbesondere auch im Hinblick auf die Abgrenzung zu Industrie und Dienstleistung. In der Realität verschwimmen die Grenzen zwischen Handwerk und Industrie vielfach<sup>90</sup> und sind in erster Linie wohl an der sog. Meisterpflicht bzw. den Voraussetzungen zur Anmeldung bei einer IHK zu orientieren.

Hinsichtlich der Standortnachfrage sind v.a. die Betriebsgröße relevant sowie das sich aus der Unternehmensstruktur (Einheit von Eigentum und Geschäftsführungsbefugnis) ergebende Standortwahlverhalten, das aus einer tendenziell hohen persönlichen Identifikation des Eigentümers und kurzen innerbetrieblichen Informationswegen resultiert. Hinzu kommen ein hoher Anteil manueller Arbeit in der Produktion und ein niedriger Grad an Arbeitsteilung (Einsatz von Universalmaschinen, Einzel- und Kleinserienfertigung). Der Absatzmarkt ist insbesondere lokal und regional orientiert, wodurch auch enge, oft persönliche Beziehungen zu Lieferanten und Abnehmern existieren.

Regelmäßige Unternehmensbefragungen machen deutlich, dass ein hoher Anteil der Produktionsflächen angemietet wird. Bei einer Vielzahl (die Betriebe sind tendenziell deutlich kleiner als andere Industrieunternehmen) an Marktakteuren resultiert daher eine größere Fallzahl an (potenziellen) Immobilien-Mietern. Dort, wo eine Kombination von Produktion und Wohnen des Betriebsinhabers ermöglicht wird, liegt die Eigentumsquote naturgemäß höher. Der wesentliche Vorteil der Miete wird regelmäßig in der Vermeidung von Kapitalbindung gesehen sowie der Erhöhung von Flexibilität.

Die Abgrenzung des Handwerks vom Handel kann ebenfalls nur idealtypisch vorgenommen werden. Da zahlreiche Handwerksunternehmen jedoch über ein Ladengeschäft verfügen und viele Handwerksbetriebe sowohl im KFZ-Handel und Tankstellenbetrieb zu finden sind als auch in anderen Handelsbereichen (Großhandel, z.B. im Bäckereigewerbe), wird eine eindeutige Unterscheidung in der Praxis kaum mehr möglich sein. Zudem konzentrieren sich entsprechende Betriebe jedoch in besonderem Maße auf kleine Grundstücke und Mietflächen und so sind v.a. die zahlreichen Altstandorte im Stadtgebiet häufig nachgefragt. Auch ist dabei relevant, dass entsprechende Immobilien tendenziell günstiger sind als solche in neueren Lagen und mit besserer Ausstattung.

Eine Immobilienform, die den Anforderungen des Handwerks besonders entspricht, sind bspw. die Unternehmensimmobilien, in denen Gewerbeobjekte zusammengefasst sind, die von mehreren Mietern

---

Gebäudeblocks), bei der feinen Körnigkeit (Parzelle oder gar innerhalb eines einzelnen Gebäudes) liegt demnach die höchste Form der Nutzungsmischung vor.

<sup>89</sup> Diese Einschätzung ist rein methodischer Art, da keine Standortplanung für Einzelhandels-geprägte Gewerbebestände vorgenommen wird, die baurechtlichen Voraussetzungen an diesem Standort jedoch am ehesten denen eines „klassischen“ Gewerbegebietes entsprechen.

<sup>90</sup> Vgl. hierzu und zum Folgenden Glasl/ Maiwald/ Wolf (2008): Handwerk. Bedeutung, Definition, Abgrenzung. Hrsg.: Deutsches Handwerksinstitut

für vielfältige Zwecke genutzt werden. Neben gemischten Nutzungen aus Lager-, Büro-, Produktions-, Service- oder Handelsflächen, zeichnen sich die Angebote v.a. durch eine hohe Flexibilität aus.

In zahlreichen Städten werden auch „Gewerbeparks“ oder auch „Handwerker-/Gewerbehöfe“ errichtet, die innenstadtnah gelegen sind und sich z.B. an dem Beispiel des Gewerbehofs in München Laim orientieren. Hierzu zählen z.B. Mieteinheiten zwischen 50 und 500 qm (zzgl. anteiliger Nebenflächen), gestaffelte Mieten (EG > OG), die Möglichkeit, Gewerbeflächen selbst auszubauen, gemeinschaftlich nutzbare Nebenflächen und zentrale Serviceangebote (z.B. Abfallorganisation), eine Deckenbelastbarkeit von mindestens 1.000 kg/ qm, hohe Decken (über 3,5 m), Lastenaufzüge sowie entsprechend dimensionierte Werkstatt- und Lagerflächen.

In Rostock kann im aktuellen Bestand bspw. der Businesspark an der Werftstraße 20 aufgeführt werden, ein Teilabschnitt des Gewerbebestandes Carl-Hopp-Straße (GE 10.1), an dem Lager-, Büro- und Produktionsflächen angeboten werden.<sup>91</sup> An der Fahnenstraße (W 10.3), westlich des Lindenparks und unmittelbar an der Bahnlinie gelegen, existiert ein weiterer Handwerkerpark, der sich in ein räumliches Konglomerat aus Wohnbauflächen und Hochschul-Campus einfügt. Dort hat sich ein Kfz-Schwerpunkt herausgebildet.

Ansätze eines Standortes für Kleingewerbe finden sich auch in Evershagen Süd (GE 5.1), zwischen der Hans-Fallada-Straße und der Bertolt-Brecht-Straße. Die Lage grenzt unmittelbar an ein Wohngebiet an. Die Struktur bzw. das Produktionsprogramm der ansässigen Unternehmen gewährleisten dabei ein nur geringes Konfliktpotenzial.

Hinsichtlich der dargestellten Branchenschwerpunkte, kann dieser Standorttyp auch eine besondere Bedeutung für die Kreativwirtschaft haben. Besonders interessant sind dabei solche Mikrolagen, die man als „urbane“ Gewerbebestände<sup>92</sup> bezeichnet. Das Interesse an diesen Standorten lässt sich einerseits auf die – vor allem in Großstädten – feststellbare Re-Urbanisierung zurückführen, die durch eine starke Tertiärisierung auch des Produzierenden Gewerbes befördert wird. Andererseits beschreibt die Vorstellung eines urban geprägten, von kleinteiligen, überwiegend wissensintensiven oder kreativ arbeitenden Unternehmen, Gastronomie und Kultureinrichtungen durchzogenen Standortes ein modernes und attraktives Raumbild, das zugleich in hohem Maße auch dem Leitbild der nutzungsgemischten Stadt entspricht.

Der Begriff der „Urbanität“ ist sehr vielschichtig und bezeichnet eine Reihe von Zuschreibungen, die sich nicht allein auf den gebauten Raum beziehen, sondern auf den Zusammenhang von bebauter und belebter Umwelt. Im Kern werden damit die in Städten praktizierten Kulturtechniken und bestimmte Merkmale bzw. Ideale bezüglich Bildung, Ordnung und Unordnung, Freiheit, Indifferenz und Diversität, Kreativität, Toleranz, soziale Distanz, Vernetzung, etc. sowie deren Ausdruck in Städtebau und Architektur, Infrastruktur, Innenarchitektur, Kunst, Mode, Lebensstil, Milieubildung und vielem mehr beschrieben.

Abb. 20 Gewerbebestandort Evershagen-Süd



Quelle: Google Earth, 2017

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

<sup>91</sup> Der Businesspark ist aktuell (2017) voll vermietet und deutlich durch die Branchen Handel und Handwerk geprägt. Diese profitieren von der integrierten Lage, flexiblen Raumlösungen sowie der guten örtlichen und überörtlichen Verkehrsanbindung

<sup>92</sup> Dieser ist ausdrücklich nicht identisch mit der neuen Baugebietskategorie „Urbane Gebiete“ (MU) gem. § 6a BauNVO, wenngleich beide im Kern auf einer ähnlichen Planungsphilosophie beruhen mögen

Abb. 21 Gewerbestandort Ehem. E-Werk



Karte: Google Earth, 2017

Foto: CIMA Beratung + Management GmbH, 2016

In aller Regel sind „urbane“ Standorte zentral gelegen, aber eher in B- als in A-Lagen, und weisen eine Mischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeitaktivitäten auf. Begünstigend wirkt sich auf entsprechende Standorte aus, wenn zumindest im öffentlichen Raum rein kommerzielle Absichten nachrangig sind, was nur durch eine entsprechende Nutzungsmischung und meist auch geringere Bodenpreise möglich wird.

In Rostock ist dahingehend vor allem der Standort um das ehemaligen E-Werk an der Erich-Schlesinger-Straße in der Südstadt von Interesse, das unmittelbar nördlich an den Nordex-Standort anschließt. Der Standort umfasst Lager- und Produktionshallen sowie eine große Anzahl flexibel angeordneter Büroflächen. Das eigentliche E-Werk ist ein Co-Working Space.

Hierin zeigt sich das typische Potenzial eines Altproduktionsstandortes, der von einer urban geprägten Siedlungsstruktur umgeben wird. Der hohe Anteil an sogenannten Transformationsimmobilien (mit betriebsbedingt organisch gewachsener Gebäudestruktur) weist einerseits Ansätze eines Campus-Charakters auf, der entsprechende Entfaltungsmöglichkeiten bietet. Vor allem aber erleichtert der stetige Mietertrag auch die notwendigen Umbau-, Ergänzungs- und Sanierungsmaßnahmen im Transformationsprozess. Ergebnis ist ein Mehr-Parteien-Objekt mit attraktiver Nutzungsmischung, von dem auch auf das Umfeld entsprechende Effekte ausgehen können.

Zu bedenken ist dabei, dass der Bodenmarkt bei solchen urbanen Standorten entscheidend ist, wobei sich eine kleinräumige Mischung von Lagen mit geringen Boden- bzw. Mietpreisen und oftmals auch kurzer Mietbindung, mit einzelnen, hochwertigen Einzellagen als gewinnbringend erweisen kann.

### Hochwertiges Gewerbegebiet

Die Entwicklung dieser Standorte setzte weiträumig in den 1970er Jahren ein, als der wirtschaftliche Strukturwandel zur starken Expansion des Dienstleistungssektors und damit auch zu neuen Anforderungen an Unternehmensstandorte führte. Das hochwertige Gewerbegebiet erscheint gegenüber dem klassischen Gewerbegebiet sowie auch dem Standort für Kleingewerbe und Handwerk aufgrund eines deutlich höheren Anteils an Büroimmobilien sowie einer erkennbaren inneren Struktur (v.a. durch differenziertere Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung sowie der Nutzung von Baulinien) oftmals attraktiver. Der hohe Anteil von Verwaltungseinheiten geht i.d.R. auch mit höheren Gestaltungsansprüchen des jeweiligen Investors (nicht unbedingt Eigennutzer) einher. In Rostock wird dies beispielsweise an einzelnen Teilbereichen um den Fischereihafen (RFH), vor allem rund um das Aus- und Fortbildungszentrum Rostock GmbH (AFZ) am Alten Hafen sichtbar, welches insbesondere als

Standort für Forschungs- und Bildungseinrichtungen entwickelt wird (auch in Zusammenhang mit den Planungen des Alten Schlachthofs). Ein weiteres Beispiel sind Einzellagen entlang der Kaikante im Gewerbestandort Carl-Hopp-/ Werftstraße.

Abb. 22 AFZ im südlichen Fischereihafen (RFH) Rostock



Foto: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Im Allgemeinen wird es dem Entwickler (Selbstnutzer oder Vermieter/ Investor Developer) im Falle der Investition in einen Repräsentationsbau auch um den dauerhaften Werterhalt der Immobilie gehen, was nur durch ein zugleich hochwertiges (hins. Architektur und öffentlichem Raum) und funktionales Umfeld gewährleistet werden kann, dem entsprechende bauplanungsrechtliche Auflagen zugrunde liegen und somit eine Gewährleistung (Investitionssicherheiten) bieten.

Abb. 23 Technologiepark Warnemünde



Bildquelle: Webseite Nordum Akademie

Ein besonderer Typus des „hochwertigen Gewerbegebiets“ sind die in Rostock zahlreich vorhandenen bzw. geplanten Standorte für die Wissenschaft. Insbesondere ist dabei auf das Technologiezentrum Warnemünde (TWZ) mit dem Technologiepark Warnemünde (TPW) hinzuweisen, welches sich im nördlichsten Stadtbereich zwischen Warnow und Ostsee befindet und dort eine hohe städtebauliche Dichte mit entsprechendem Unternehmensbesatz aufweist.

Zusammengefasst ist in den letzten Jahren ein heterogener Technologiecampus entstanden, der einen wichtigen Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt in der Hansestadt Rostock bildet. Durch die Konzentration von Unternehmen, der Medizinischen Fakultät, dem Institut für Biomedizinische Technik der Universität Rostock und v.a. einer Vielzahl weiterer Forschungseinrichtungen der Medizintechnologie und Biotechnologie und zahlreichen Unternehmen des Wirtschaftszweigs IuK auf dem Campusgelände, ist ein ganzheitlicher Wissensaustausch in Form mehrerer clusterähnlicher Strukturen gewährleistet. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich das Gewerbegebiet Groß Klein mit seinen emissionsintensiven Betrieben.

Abb. 24 Rostockpark Tannenweg



Fotos: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Ein weiterer Standort dieses Typs, der zugleich Überschneidungen mit dem vorgenannten Standort für Kleingewerbe und Handwerk aufweist, aber ebenso Qualitäten eines Standortes für verkehrsintensive Nutzungen (insbes. gemischt genutzte Gewerbeobjekte) aufweist, ist der Rostockpark am Tannenweg,<sup>93</sup> an dem sich u.a. auch der Universitätslehrstuhl für Hochspannungstechnik und Hochstromtechnik sowie der Lehrstuhl Regelungstechnik mit dem Anwendungszentrum niedergelassen haben. Eingehrahmt wird diese Ansiedlung vom Standort des Entsorgungsunternehmens Veolia und einem Großhandel für Tiefbau, Rohr- und Anlagenbau, Straßen- und Galabau auf der östlichen Seite, Kfz-Gewerbe im Süden sowie weiteren Handwerksunternehmen und v.a. – auf Gebiet der Gemeinde Kritzmow – dem DPD Paketshop samt klassischen Gewerbebetrieben im Westen.

### 3.3 Zusammenfassung

In diesem Kapitel wurde das Standortwahlverhalten von Unternehmen und Betrieben beschrieben, wobei deutlich gemacht werden konnte, dass die Standortwahl einerseits von verschiedenen Anlässen, wie etwa dem Wachstum oder der Schrumpfung eines Betriebs, oder der Suche komparativer Standortvorteile bestimmt wird. Andererseits zeigt die neuere Standorttheorie, dass die Wahl eines Standortes nur selten anhand rein objektiver oder rational erscheinender Faktoren erfolgt. Dennoch gibt es bestimmte Standortausprägungen, die sich etwa durch die Lage und Erreichbarkeit, die Flächengröße oder die Umfeldnutzung ergeben und für einige Branchen besser geeignet erscheinen als

<sup>93</sup> Der Standort erstreckt sich über zwei Belegheitskommunen (Rostock und Kritzmow), ist also im klassischen Verständnis ein interkommunaler Standort.

andere. Schließlich unterscheiden sich Gewerbe- und Industriegebiete teilweise erheblich voneinander. Oftmals geht eine Standortausprägung auf einen bewusst gesteuerten Prozess zurück. In vielen Fällen kommt jedoch deutlich zum Tragen, dass die Bauleitplanung in erster Linie eine Angebotsplanung darstellt. Der Erfolg, einen Standort deutlich zu profilieren, hängt in erheblichem Maße von der Mitwirkung der privaten Akteure bzw. dem konkreten betrieblichen Interesse an einem Standort und der Verwertungsabsicht eines Grundstückes ab.

In der Realität findet man folglich eine große Vielfalt unterschiedlicher gewerblicher Standorttypen vor, von denen einige das Ergebnis historischer Entwicklungen unter teilweise wenig restriktiven Vorgaben sind. In anderen Fällen konnten mit Durchhaltevermögen und gezielter planerischer – oder auch finanzieller – Einflussnahme profilierte Standorte entwickelt werden. Manche davon vermögen es, deutlich mehr Nachfrage auf sich zu beziehen als andere. Um die für Rostock dahingehend relevant erscheinenden Typen gewerblicher Standorte zu verdeutlichen, wurden die unterschiedlichen Standorttypen eingehend beschrieben und Beispiele im Rostocker Stadtgebiet benannt.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass zwar keine eindeutige Zuordnung von Unternehmen und Betrieben bestimmter Wirtschaftsgruppen zu einzelnen Standorttypen möglich sein wird. Jedoch lassen sich durchaus Affinitäten zu bestimmten Standortmerkmalen erkennen. So bietet sich eine Möglichkeit, in Abhängigkeit von der aktuellen und zu erwartenden Branchenstruktur eine geeignete Standortentwicklung vorzubereiten, die sich an unterschiedlichen Typen gewerblicher Bauflächen orientiert.

Nachfolgend werden die im Stadtgebiet Rostocks erfassten Gewerbegebiete und -standorte entsprechend der definierten Standorttypen klassifiziert, die darin liegenden Potenzialflächen im Bestand (Innenentwicklungspotenziale) erfasst und deren Marktgängigkeit eingeschätzt.

Hieraus lässt sich im nachfolgenden Schritt die 1. Flächenbilanz erstellen, woraus sich der Bedarf an weiteren Gewerbestandorten und besonderen Standortanforderungen in der Hansestadt Rostock ableiten lässt.

## 4 Gewerbestandorte und Flächenpotenziale

Für den Gewerbeflächenmarkt der Hansestadt Rostock sind, wie im vorangegangenen Kapitel dargestellt, in erster Linie die folgenden fünf Standorttypen

- Emissionsintensiver Gewerbestandort,
- Verkehrsintensiver Gewerbestandort,
- Klassisches Gewerbegebiet,
- Kleingewerbe und Handwerk sowie
- Hochwertiges Gewerbegebiet

relevant.

Dementsprechend wird einerseits das aktuelle Flächenpotenzial gemäß dieser Typisierung klassifiziert. Andererseits folgt auch die Einschätzung des zukünftigen Gewerbeflächenbedarfs dieser Differenzierung, wodurch schließlich eine Bilanzierung des Flächenbedarfs bis zum Prognose-Zieljahr 2035 möglich wird.

### 4.1 Methodik

Die Flächenpotenziale innerhalb des Stadtgebietes wurden von der cima im Rahmen einer Vor-Ort-Kartierung erfasst, beschrieben, klassifiziert und schließlich – in Abstimmung mit der begleitenden Facharbeitsgruppe der Auftraggeberseite – bewertet. Sie lassen sich grundsätzlich danach unterteilen, ob es sich

- a) um Potenzialflächen innerhalb von bestehenden Gewerbegebieten handelt (Potenzialflächen im Bestand),
- b) ob die Flächen bislang lediglich im Flächennutzungsplan als gewerbliche Bauflächen dargestellt sind (Gewerbliche Entwicklungsflächen gem. FNP) oder
- c) ob es sich um perspektivisch wichtige Potenziale für die weitere gewerbliche Entwicklung handelt. Diese werden nachfolgend als „Suchräume“ bezeichnet.

#### **Innenentwicklungspotenzial (Potenzialflächen im Bestand)**

Einen wesentlichen Baustein der Untersuchung stellt die Erfassung von Flächen dar, die sich aufgrund ihrer planungsrechtlichen Festsetzungen bzw. der sich aus dem näheren Umfeld bestimmenden Faktoren zur Nutzung eignen – und vielmehr noch: für diesen Zweck vorgesehen sind. Die besondere Bedeutung dieser Potenzialflächen im Bestand bzw. Innenentwicklungspotenziale beruht auch auf dem Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung. In der Regel sollte bei diesen Flächen auch die Erschließung als gesichert gelten,<sup>94</sup> was jedoch nicht unbedingt immer der Fall sein mag (und zudem im Rahmen des Gutachtens kaum bewertet werden kann). Zumindest jedoch sollte von einer sofortigen oder kurzfristigen Verfügbarkeit auszugehen sein.

Bei den Innenentwicklungspotenzialen handelt es sich um bislang unbebaute Flächen, für die entweder ein rechtsverbindlicher B-Plan gem. § 30 BauGB existiert (beplanter Innenbereich), oder auf denen sich die Zulässigkeit der Bebauung aus den § 34 – oder sogar § 35 (2) BauGB – ergibt. Die Untersuchung zeigt dabei, dass es im Rostocker Stadtgebiet eine Vielzahl von solchen Potenzialflächen gibt, die nach § 34 BauGB einzuordnen sind. Die genaue Einschätzung dieser Flächen hinsichtlich ihrer tatsächlichen Verfügbarkeit sowie auch ihrer Qualität aus Sicht eines ansiedlungswilligen Betriebs hat besondere Relevanz für diese Untersuchung. Denn es entspricht ökonomischen, ökologischen und sozialen Prinzipien, solche Flächen, die zum Zwecke der gewerblichen Nutzung ausgewiesen, entwickelt und vorgehalten wurden, dieser Nutzung auch zügig zuzuführen. Dabei zeigt sich allerdings, dass

---

<sup>94</sup> Diesbezüglich liegt eine Einschränkung dahingehend vor, dass hierunter zugleich auch solche Flächen subsumiert werden, für die der Aufstellungsbeschluss des B-Plans gefasst wurde, die also voraussichtlich in nächster Zukunft verfügbar sein werden, jedoch noch nicht erschlossen sind.

zahlreiche dieser Flächen in privatem Eigentum sind und als Erweiterungsflächen des jeweiligen Betriebs reserviert werden (oftmals als Lager-/ Abstellfläche oder Grünfläche zwischengenutzt). In anderen Fällen sollen diese Flächen dem Markt zwar zugeführt werden, jedoch entsprechen die gestellten Bedingungen nicht in jedem Fall auch dem zu erwartenden Bedarf der nachfragenden Unternehmen/ Branchen bzw. dem gewöhnlichen Marktgeschehen. Überzogene Preisvorstellungen der Verkäufer sind dabei nur einer von vielen Gründen.

In anderen Fällen liegt zwar eine planungsrechtliche Absicherung vor und auch ein Verkaufsinteresse, jedoch wurde bislang keine Erschließung sichergestellt,<sup>95</sup> weshalb eine Bebauung noch nicht möglich und zulässig ist. Die gesicherte Erschließung nämlich setzt gem. §§ 30 und 34 BauGB i.V.m § 127 BauGB einen Anschluss an das öffentliche Straßennetz voraus sowie das Vorhandensein einer ausreichenden Versorgung mit Elektrizität, Wärme und Wasser sowie einer funktionsfähigen Abwasser- und Abfallbeseitigung. Eine dahingehende Ausdifferenzierung der Potenzialflächen im Bestand ist pauschal nicht zielführend; der Erschließungszustand muss zum Zeitpunkt einer konkreten Baugenehmigung bestimmt werden (dies ist also nicht Gegenstand dieses Gutachtens). Vor allem aber ist ebenso zu berücksichtigen, dass darüber hinaus bspw. auch die Versorgung und Qualität mit leistungsfähiger Telekommunikationsinfrastruktur ansiedlungsentscheidend ist.<sup>96</sup>

Des Weiteren entsprechen die vorzufindenden Standortvoraussetzungen nicht immer den Anforderungen der nachfragenden Unternehmen, etwa hinsichtlich der Erreichbarkeit, der Grundstückszuschnitte und -preise, der siedlungsräumlichen Lage, der Umfeldnutzungen, Störwirkungen, des Gesamterscheinungsbildes, der Bodenbeschaffenheit und vielem mehr. Auch planungsrechtliche Nutzungseinschränkungen (z.B. ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE)) können die Marktgängigkeit erheblich beeinflussen – positiv wie negativ.

Abb. 25 Bewertung der Marktgängigkeit (schematische Darstellung)

	Potenzialflächen im Bestand (Innenentwicklungspotentiale)				Gewerbliche Entwicklungsflächen	Suchräume/ Vorschauflächen
Darstellung im FNP als G	X	X	X	X	X	-
Baurecht nach §§ 30, 34 BauGB	X	X	X	X	-	-
Erschließung gesichert	X	X	X	-	-(/X)	-(/X)
Verkaufsabsicht*/ (od. Verpachtung)	X	X	-	X	X	X
unbebaut/bebaut	u/	/b	u/b	u/	u/	u/
Eigene Nutzung vorgesehen	-	-	X	-	-/X	-
öffentlich	100%	60%-100%	**	≤ 80%	Nutzwertanalyse (NWA)	Nutzwertanalyse (NWA)
privat	60%-100%	40%-80%	≤ 20%	≤ 10%		
Einschätzung d. Marktgängigkeit	individuell innerhalb der Spannweite	individuell innerhalb der Spannweite	individuell innerhalb der Spannweite	individuell innerhalb der Spannweite	%-Wert der Nutzwertanalyse sowie qualitative Bewertung	%-Wert der Nutzwertanalyse sowie qualitative Bewertung
Marktgängiges Potenzial	Nettofläche x Marktgängigk.	Nettofläche x Marktgängigk.	Nettofläche x Marktgängigk.	Nettofläche x Marktgängigk.	Nettofläche*** x Nutzwert	i.d.R. nicht als ha-Wert quantifizierbar

Anmerkung: \*: Bzw. Entwicklungsabsicht; \*\*: Dieser Fall ist im Zusammenhang mit einer Ermittlung des Flächenangebots i.d.R. nicht relevant; \*\*\*: Zur Bestimmung der Nettofläche wird vorab ein pauschaler Anteil über 30% abgezogen.

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Entsprechend dieser Ausgangsbedingungen wurde auf Grundlage der von der Stadt Rostock zur Verfügung gestellten Daten<sup>97</sup> im Winter/ Frühjahr 2017 durch die cima eine gesamtstädtische Betriebserhebung und Vor-Ort-Begehung sämtlicher Potenzialflächen und Gewerbebestände durchgeführt, um ein reales Bild der aktuellen Nutzung und Eignung von Potenzialflächen zu gewinnen. Diese

<sup>95</sup> Hierbei handelt es sich um eine Prognoseentscheidung der Bauaufsichtsbehörde im Zeitpunkt einer Baugenehmigung.  
<sup>96</sup> Die Einteilung einer Potenzialfläche in die Kategorie „Potenzialfläche im Bestand“ bleibt also notwendigerweise recht grob, sodass weitere qualitative Einschätzungen hinzugezogen werden müssen.  
<sup>97</sup> Grundlage ist zum einen das aktuelle Gewerbeflächenkataster mit Datum 03/2017 (bereitgestellt in Form von SHP-Dateien). Zum anderen erfolgte die Datenrecherche auf Basis des FNP, der B-Pläne (inkl. Aufstellungsverfahren) sowie der zur Verfügung gestellten Materialien und der Vor-Ort-Befahrung.

Ergebnisse wurden schließlich mit Vertretern der Stadt intensiv diskutiert, um ein möglichst differenziertes und genaues Bild der Eignung und Verfügbarkeit der Potenzialflächen im Bestand bis zum Zieljahr 2035 zu erhalten.

Zur Quantifizierung der Ergebnisse und im Hinblick auf die anstehende Bilanzierung mit dem Flächenbedarf (vgl. Kap. 6), wurde folgendes Bewertungsraster genutzt: Flächen, die seitens der Stadt dem Markt zur Verfügung gestellt werden, uneingeschränkt nutzbar sind und hinsichtlich ihrer Standortfaktoren keine nennenswerten Nutzungseinschränkungen erwarten lassen, fließen zu 100% als Flächenpotenzial in die Bewertung ein.

Eine Fläche, die sich hingegen eindeutig als betriebliche Erweiterungsfläche identifizieren lässt, ohne dass jedoch kurzfristig von einer Inanspruchnahme auszugehen ist, wird i.d.R. zu maximal 10% als Potenzial bewertet.<sup>98</sup> Die Wahrscheinlichkeit, dass eine solche Fläche bis zum Zieljahr 2035 genutzt wird, entspricht also dem statistischen Erwartungswert von 10% (10% der erfassten Flächengröße).<sup>99</sup> Mittels dieser Quote soll bewusst auch dieses Potenzial in den Fokus der Stadtentwicklung gerückt werden. Andererseits soll vermieden werden, dieses Flächenpotenzial zu überschätzen. Bei offensichtlicher Nichteignung und nicht zu erwartender Veränderung innerhalb des Prognosezeitraums bis 2035, wird eine Fläche nicht als Potenzial bewertet. Veräußerte Flächen, für die bereits ein Bauantrag eingereicht wurde und deren Nutzung unmittelbar bevorsteht, fließen ebenfalls nicht in die Bilanz ein. Sie müssen als bereits genutzt betrachtet werden. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass Flächengrößen über 15.000 qm in der überwiegenden Fallzahl nicht in vollem Umfang vermarktet werden (können) – wenngleich diesbezüglich ein hoher Bedarf feststellbar sein wird. Dementsprechend wird in solchen Fällen ein pauschaler Brutto-Abschlag von 25% angenommen, der für spätere innere Erschließungen eines Baugebietes „verbraucht“ wird, also nicht vermarktet werden kann (Dies betrifft insgesamt 25 Potenzialflächen im Bestand).<sup>100</sup>

Über diesen Ansatz der Nutzungswahrscheinlichkeit bis zum Zieljahr 2035 erfolgt eine Einzelfallbeurteilung jeder Fläche. Insbesondere **sollen hierüber auch solche Grundstücke erfasst und bewertet werden, die bereits veräußert, aber nicht genutzt wurden bzw. deren Nutzung kurzfristig nicht erkennbar ist** (i.d.R. bis zum Vorliegen einer Baugenehmigung). Denn im Endeffekt dienen all diese Flächen der zukünftigen Ansiedlung von Unternehmen oder Betrieben und decken einen noch ausstehenden Bedarf, der an anderer Stelle nicht mehr durch weitere Flächenentwicklungen zu befriedigen sein wird.

### Gewerbliche Entwicklungsflächen (FNP-Potenzialflächen)

Über die Potenzialflächen im Innenbereich hinaus, sind im Falle eines bis 2035 nicht zu deckenden Flächenbedarfs, also eines rechnerischen Flächendefizits, vor allem die im Flächennutzungsplan (FNP) dargestellten Gewerblichen Entwicklungsflächen relevant. Die Zahl dieser Flächen ist weitaus geringer als im vorgenannten Fall, umfasst jedoch einen erheblich größeren Flächenumfang.<sup>101</sup>

---

<sup>98</sup> Dass ein anliegendes Unternehmen, also der Eigentümer, auf dieser Fläche erweitert, ist weniger wahrscheinlich als eine Nutzung durch andere Marktteilnehmer in dem Fall, wenn diese Fläche nicht bereits eigentumsrechtlich blockiert wäre. Da die Fläche also nicht dem freien Markt zur Verfügung steht, reduziert sich die Nutzungswahrscheinlichkeit deutlich.

<sup>99</sup> Wohlgermerkt sind damit Flächen benannt, die lediglich dem einzelnen Betrieb als Erweiterungsfläche zur Verfügung stehen und damit fest gebunden sind. Kommt es zu keiner Erweiterung des Eigentümerbetriebs, so stehen diese Flächen auch keinem anderen Unternehmen zur Verfügung. Regelmäßige, bundesweite Befragungen der cima zur Möglichkeit eines Betriebs, im Falle eines Bedarfs auf eigenen Vorhalteflächen grundsätzlich erweitern zu können und zur konkreten Absicht einer solchen Erweiterung im Einzelfall, lassen auf eine sehr niedrige Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme schließen. Angesichts dieser Tatsache werden in vielen anderen Gutachten private Erweiterungsflächen grundsätzlich nicht als Potenzial anerkannt. Die cima orientiert sich jedoch ausdrücklich am Leitsatz der Innen- vor der Außenentwicklung und sieht auch diese privaten Flächen – zumindest teilweise – als Potenzial an.

<sup>100</sup> Für einige Flächen, die zu Projektbeginn als gewerbliche Entwicklungsflächen eingestuft wurden, erfolgte indessen der Beschluss zur Aufstellung eines B-Plans. Insbesondere betrifft dies die Gewerbestandorte „Brückenweg“, „An der Petersdorfer Straße“ und „Ehemaliger Schlachthof“.

<sup>101</sup> Im Rahmen der Flächenerhebung finden sich auch mehrere Kleinflächen darunter. In einigen Fällen könnte sich die Zulässigkeit einer Bebauung womöglich auch nach § 34 BauGB ergeben. Ob es sich im Einzelfall um eine Zulässigkeit von

Die Bewertung dieser Flächen weicht in ihrer Systematik von der Bewertung der Innenentwicklungspotenziale ab. Schließlich bedeutet allein die Darstellung einer gewerblichen Entwicklungsfläche im FNP nicht zugleich, dass diese sich auch bereits im kommunalen Eigentum befindet oder überhaupt verfügbar wäre. Ist der Eigentümer (z.B. ein landwirtschaftlicher Betrieb oder eine sonstige Privatperson) nicht bereit, die Flächen zu veräußern, wird eine verbindliche Bauleitplanung nicht vollzugsfähig sein. Dementsprechend ist jegliche FNP-Potenzialfläche nur unter starkem Vorbehalt – und unter weiteren Voraussetzungen<sup>102</sup> – mit dem Flächenbedarf bilanzierbar.

Wenngleich also die aktuelle eigentumsrechtliche Situation eines Grundstücks wesentlich über die Marktgängigkeit einer Fläche entscheidet, würde eine dahingehende Bewertung der FNP-Potenzialflächen wenig aussagekräftig sein. Schließlich ist die Mehrzahl dieser Flächen, insofern eine Bebauung noch nicht erfolgte, überwiegend landwirtschaftlich, als Waldfläche, Kleingartenanlage oder ähnliches genutzt. Ebenfalls können in der Regel keine Grundstückszuschnitte, unmittelbar benachbarte Nutzungen oder kleinräumige Erschließungsmerkmale in die Einschätzung einer solchen Fläche mit einbezogen werden. Dementsprechend erfolgt die Bewertung dieser Potenziale anhand eines weitgehend objektivierbaren Rasters, dem grundsätzliche Flächenmerkmale, wie z.B. die mögliche Gesamtgröße des Gewerbestandes, die Topographie u.a., die Lagegunst sowie mögliche Nutzungskonflikte mit dem Umfeld oder naturschutzfachlichen Gegebenheiten zugrunde gelegt werden. Hierzu wird eine Nutzwertanalyse<sup>103</sup> verwendet, wobei die herangezogenen Kriterien jeweils gewichtet werden. Das Bewertungsraster ist im Anhang des Berichts dargestellt.

Die sich aus einer möglichen Realisierung der FNP-Potenzialflächen konkret ergebenden Flächenpotenziale können aufgrund dieser Hintergründe lediglich grob eingeschätzt werden. Im Vordergrund steht daher vielmehr die Bewertung, Einschätzung und Empfehlung dahingehend, ob eine solche Fläche zur Deckung des rechnerischen Flächendefizits überhaupt geeignet sein kann, oder nicht (siehe Kap. 7.2).

### Suchräume

Insofern sich der bis zum Zieljahr 2035 ermittelte Flächenbedarf weder durch die Potenzialflächen im Bestand, noch durch die Gewerblichen Entwicklungsflächen (FNP-Potenziale) decken lässt, sind weitere Flächen in die Flächennutzungsplanung mit einzubeziehen. Es handelt sich dabei um Prüfflächen, die langfristig von Bedeutung sein können, für die allerdings noch keine bauleitplanerische Abwägung, keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP/ Plan-UVP) oder dergleichen durchgeführt wurde. Da allerdings einige dieser Suchräume aufgrund ihrer Lageparameter und offensichtlichen Potenziale eine höhere Eignung aufweisen können als manche Gewerblichen Entwicklungsflächen, sollten sie aus rein fachlicher Sicht als ebenbürtige Alternative betrachtet werden.

Auch die Bewertung dieser Flächen, die nachfolgend als „Suchraum“ bezeichnet werden, unterliegt grundsätzlich der Herangehensweise, die zur Einschätzung der Gewerblichen Entwicklungsflächen herangezogen wird. Ergänzend dazu wird auf die jeweils sehr verschiedenen Ausgangsbedingungen und auf die künftigen Erfordernisse eingegangen (siehe Kap. 7.3).

## 4.2 Erhebungskulisse - Potenzialflächen im Bestand

Im Rahmen der Erhebung wurden insgesamt 32 Gewerbestandorte mit darin vermuteten Potenzialflächen im Bestand (Innenentwicklungspotenzialen) erfasst. Diese Flächen sind grundsätzlich über das gesamte Stadtgebiet verteilt, wobei es einige Schwerpunkte gibt.

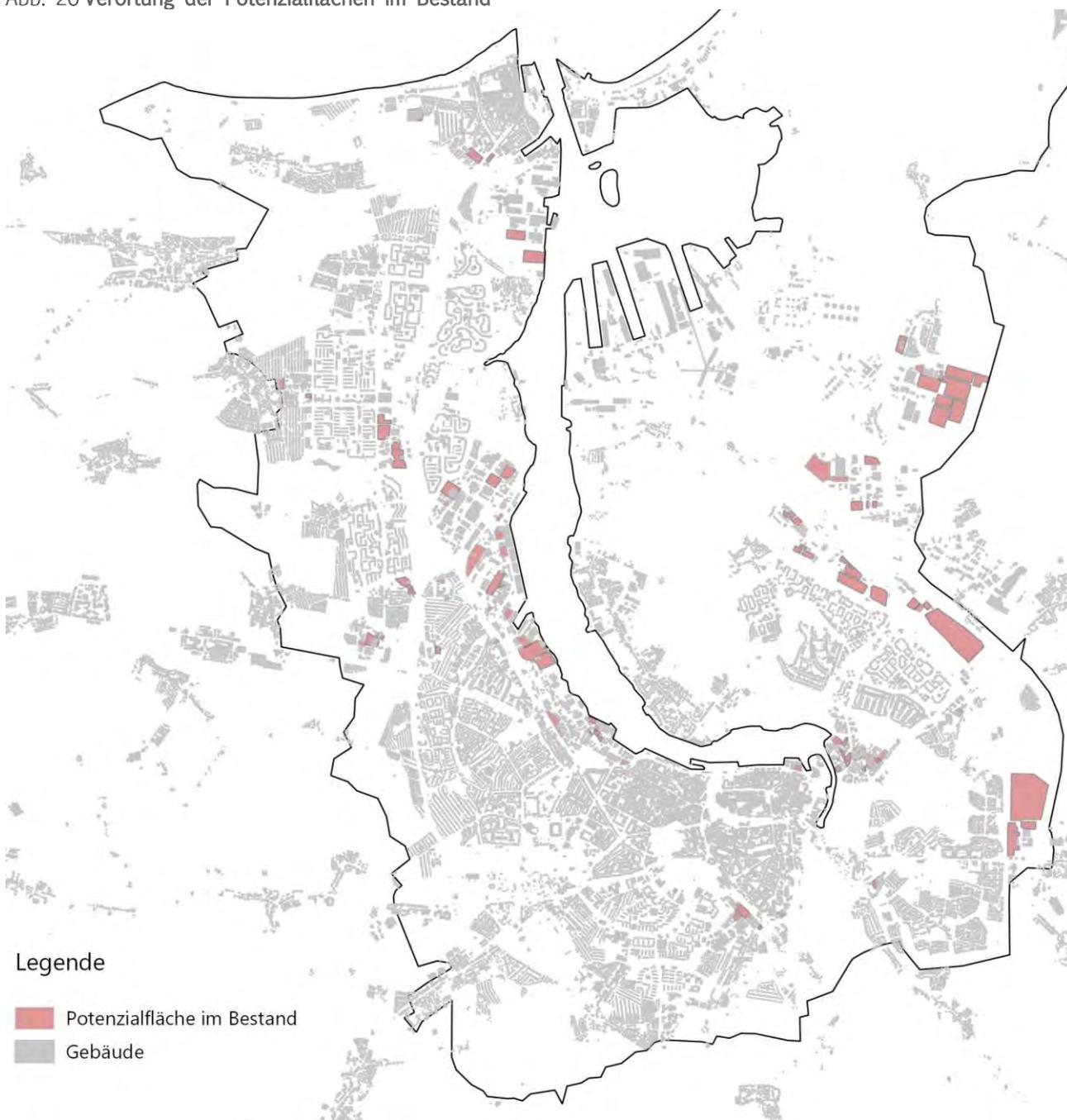
---

Vorhaben im unbeplanten Innenbereich oder gar im Außenbereich handelt, unterliegt letztlich der Ermessensentscheidung (untere Bauaufsichtsbehörde), da sie vom konkreten Vorhaben abhängig ist. Es wurde dennoch versucht, solche Grenzfälle weitestgehend zu klären.

<sup>102</sup> Hierzu zählt auch der pauschale Ansatz, dass angesichts der als Bruttofläche ausgewiesenen FNP-Potenziale ein Abschlag dieses Bruttoanteils (Verkehrswege, Grünflächen, Gemeinbedarfsflächen) erforderlich wird, der i.d.R. bei 25% bis 30% liegt. In der vorliegenden Untersuchung werden 25% angesetzt

<sup>103</sup> Siehe dazu auch Kap. 7.2.

Abb. 26 Verortung der Potenzialflächen im Bestand



Kartengrundlage: Hansestadt Rostock, 2016/ 2017; OpenStreetMap Mitwirkende, 2018  
Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Insbesondere fallen dabei auf den ersten Blick große Flächenreserven im Gewerbegebiet Brinckmansdorf, im Bereich des GVZ Rostock, am Brückenweg, entlang der Petersdorfer Straße und im Hafenvorgelände Ost auf, also v.a. im östlichen Stadtgebiet und entlang der BAB 19. Westlich der Unterwarnow konzentrieren sich größere Freiflächen im Industriegebiet Marienehene, im Bereich der Industriestraße (Schmarl), ebenso wie am ehem. Schlachthof. Im westlichen Stadtgebiet finden sich zwar viele unbebaute gewerbliche Flächen, die jedoch tendenziell kleinteiliger sind und oftmals verstreut liegen.

Dass sich viele kleinere Flächen entlang des westlichen Warnowlaufs verorten lassen, lässt sich vor allem auf die dortige Konzentration der Siedlungsentwicklung zurückschließen, sodass hierin auch betriebliche Entscheidungen zur Vorhaltung von Erweiterungsflächen deutlich werden. Zugleich sind

die Effekte des Wegfalls bisheriger Hafennutzungen und auch alter Industrien (z.B. Teile der chemischen Industrie und des Landmaschinenbaus) noch erkennbar. In anderen Fällen handelt es sich sicherlich um klassische „Restflächen“ der Baulandentwicklung und -vermarktung, also Flächen in „zweiter Reihe“. Es sind also auch typische Raumnutzungsmuster erkennbar, die deutschlandweit bekannt sind. Im östlichen Stadtgebiet wiederum sind viele Flächen im Zuge aktuellerer Baulandausweisungen und -entwicklungen entstanden, wobei eine Erschließung teilweise sogar noch aussteht.

Insgesamt lassen sich somit 99 augenscheinliche Potenzialflächen im Bestand erfassen, die nachfolgend einer Bewertung hinsichtlich ihrer Marktgängigkeit unterzogen werden sollen (gem. o.g. Bewertungsraster, Abb. 25). Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Potenzialflächen im Überseehafen Rostock (ÜSH) nicht in diese Betrachtung mit einbezogen werden, da diesbezüglich eigene Fachgutachten zum Flächenbedarf und -angebot erstellt wurden. Insbesondere ist damit der **Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Rostock 2030 (HEP)** gemeint. Der Hafenentwicklungsplan (HEP) gibt als Fachplanung die maßgebliche Entwicklungsleitlinie für die Rostocker Häfen (Entwicklung der Rostocker Fracht- und Passagierhäfen) vor.<sup>104</sup> Faktisch bestehen thematische Überschneidungen zwischen der Gebietskulisse, die im HEP ermittelt wird, und den Ergebnissen hiesiger Gewerbeflächenuntersuchung. Schließlich sind – trotz teilweise bestehender Spezialisierung der Standortanforderungen (z.B. Zugang zur Kaikante) – Hafenflächen, v.a. diejenigen im Hinterland, bezüglich ihrer Standortausstattung nicht immer von einem Gewerbegebiet nach hiesiger Definition zu unterscheiden. Einige Betriebe werden sowohl Hafenflächen (SO Hafen) in Wassernähe als auch Gewerbeflächen (GE/ GI) gleichermaßen nachfragen, sodass die Standortwahl v.a. durch die Verfügbarkeit von Flächen und weniger durch deren planungsrechtliche Ausgangslage bestimmt wird. Um dem Anspruch des HEP gerecht zu werden, zugleich aber eine weitestgehend eigenständige Flächenuntersuchung vornehmen zu können, wird eine methodische Trennung zwischen HEP und Gewerbeflächenentwicklungskonzept vorgenommen, die auch in der Ausschreibung zum Gewerbeflächenentwicklungskonzept verankert ist. Dadurch wird ermöglicht, die Ergebnisse beider Untersuchungen bzw. Konzeptionen nebeneinander zu stellen und sich ergänzen zu lassen (siehe dazu auch Kap. 5.4.4).

### 4.3 Gewerbegebiete und Flächenpotenziale im Bestand

Die im Innenbereich erfassten Gewerbegebiete und -standorte lassen sich entsprechend der dargestellten Standorttypen (vgl. Kap. 3.2) klassifizieren, was zugleich eine Gegenüberstellung mit dem prognostizierten Flächenbedarf ermöglicht, der sich an selbiger Typisierung orientiert (Kap. 6).

Nachfolgende Übersichten weisen die **Gesamtbewertung der Potenzialflächen im Bestand nach Einschätzung der Marktgängigkeit** aus, die zum Zwecke der Flächenbilanzierung erforderlich ist. Ausführlich werden die einzelnen Gewerbegebiete und -standorte in Kap. 7.1 beschrieben, wo auch auf strategische Handlungsempfehlungen eingegangen wird.

Deutlich wird ein relativ ausgeglichenes Mengenverhältnis zwischen den Standorttypen „Klassisches Gewerbegebiet“, dem sich freie Flächen aus insgesamt 14 Gewerbebeständen zuordnen lassen, dem Standorttyp „Kleingewerbe und Handwerk“ mit 13 zugeordneten Standorten und dem „Hochwertigen Gewerbegebiet“, dem Flächen aus insgesamt 9 Standorten zugeordnet werden können. Demgegenüber lassen sich lediglich 3 Standorte überwiegend dem Typus „Verkehrsintensives Gewerbe“ und nur 2 Gewerbebestände dem Typ „Emissionsintensives Gewerbe“ zuordnen<sup>105</sup>.

<sup>104</sup> Die Flächenentwicklung des HEP erfolgt unter der Maßgabe einer möglichst vollständigen Umsetzung der ermittelten hafengewirtschaftlichen Bedarfe. Der HEP stellt insofern eine generell realisierbare Maximalposition des hafengewirtschaftlichen Bedarfs dar, da er die im Zuge der Vorranguntersuchung ermittelten Ausschlussflächen berücksichtigt. Welcher Umfang der darin hafengewirtschaftlich begründeten Flächenkulisse in die Fortschreibung des RREP übernommen wird, entscheidet sich während der Aufstellung der Fortschreibung des RREP. Auch auf der darauf folgenden Ebene des Flächennutzungsplans (FNP) kann es aufgrund der Abwägung auf anderer Maßstabsebene zur Ausformung dieser Flächen kommen.

<sup>105</sup> Die erfassten Standorte sind zum Teil in mehrere Einzelstandorte untergliedert (bspw. Schmarl, Fischereihafen, Warnemünde oder Schutow).

Abb. 27 Typisierung der Gewerbestandorte und -gebiete mit Potenzialflächen im Bestand (brutto, unbewertet)

	Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassische Gewerbegebiet	Kleingewerbe und Handwerk	Hochwertiges Gewerbegebiet
Gewerbegebiete /-standorte mit Potenzialflächen im Bestand (ha, Bruttofläche)					
DMR Südstadt eG 9.1			3,0	0,3	
Kassebohm GE.12.4			0,7		
Brinckmansdorf GE.12.5			39,6		
Petridamm GE.13.1			1,0	5,6	
Osthafen GE.13.2			0,1		2,5
Brückenweg GE.13.3			26,8		
Petersdorfer Straße GE.14.2		11,3	5,7		
Hafenvorgelände Ost SO.16.2		10,9			
Güterverkehrszentrum (GVZ) GE.16.2 / SO.16.1		36,8			
Nienhagen GE.16.1				2,2	
Marit. Gew. und Warnem. Werft G.1.1/ GE.1.4	7,4				
Techno.standort Warnemünde SO.1.12/ GE.1.1					2,3
An der Stadtautobahn GE.1.2					0,5
Warnem. Diedr. Moor/ Weidenweg GE.1.3				3,2	
Lütten Klein West GE.4.1				1,9	
St. Petersburger Straße GE.4.2			4,6		4,3
Schmarl Industriestraße GE.6.1/ GE.6.3			8,5		
Industriegebiet Marienehe G.6.1/ GE.6.2	7,8		4,9	0,9	
Bramow Süd u. Schlachthof G.10.3/ G.10.4					11,9
Carl-Hopp-/ Werftstraße G.10.2			0,3		0,7
Ehem. Neptunwerft GE.10.2					1,6
Carl-Hopp Süd G.10.1			2,0		

	Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassische Gewerbegebiet	Kleingewerbe und Handwerk	Hochwertiges Gewerbegebiet
Nördl. Alt Reutershagen & Krischanweg GE.7.1/ GE.7.3				0,3	
An der Stadtautobahn Schutow GE.5.2			0,6		
Jägerbäk GE.5.5				0,6	
Schutow EH GE.5.4			3,0	0,6	
Evershagen Süd GE.5.1				2,5	
Groter Pohl SO.9.4					0,2
Stadthafen - Silohalbinsel SO.11.3					0,8
Dalwitzhofer Weg GE.11.1				0,6	
Bartelsdorf GE.12.2				0,5	
Dierkow GE.13.1				0,1	
<b>SUMME (ha brutto, unbewertet)</b>	<b>15,2</b>	<b>58,9</b>	<b>100,9</b>	<b>19,2</b>	<b>24,8</b>

Anmerkung: Rundungsfehler sind möglich  
 Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Diese Verteilung spiegelt sich aufgrund der unterschiedlichen Flächengrößen der Standorte allerdings nur bedingt in der Verteilung der darin befindlichen Flächenpotentiale wider, wie die Gesamtsumme in Abb. 27 verdeutlicht.

Innerhalb der fünf Standorttypen lassen sich auf einen ersten Blick vermutete Flächenpotenziale im Umfang von insgesamt rd. 219,1 ha (brutto, ohne Bewertung) erfassen,<sup>106</sup> die sich entsprechend der verwendeten Klassifizierung vor allem auf die Typen „Klassisches Gewerbe“ (100,9 ha) und „Verkehrsintensives Gewerbe“ (58,9 ha) beziehen. Dabei ist auffällig, dass die Bruttoflächen des „klassischen“ Gewerbetyps stark im Stadtgebiet verteilt sind, wohingegen sich die erfassten Flächen des Typs „Verkehrsintensives Gewerbe“ auf das Güterverkehrszentrum (GVZ), das Hafenvorgelände sowie den Standort Petersdorfer Straße konzentrieren. Weiterhin hohe räumliche Konzentrationen liegen auch bzgl. des Typs „emissionsintensives Gewerbe“ vor, die sich auf das Maritime Gewerbegebiet/ Warnemünder Werft und das Industriegebiet Marienehe konzentrieren. Die räumliche Verteilung von freien Flächen der anderen Standorttypen erscheint auf den ersten Blick deutlich größer.

Diese erste Auswertung, die sich ausschließlich auf den Umfang (Flächenumgriff) der erfassten Flächen im Bestand bezieht, ohne eine Bewertung hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit und vor allem auch ihrer Marktgängigkeit vorzunehmen, zeigt allerdings ein sehr verzerrtes Bild der Realität. Denn ein merklicher Teil dieser Flächen ist derzeit weder für den freien Markt verfügbar, noch ist anzunehmen, dass die Standortbedingungen im Einzelfall stets dem Bedarf der aktuell und zukünftig nachfragenden Betriebe entsprechen.

<sup>106</sup> Der Flächenumfang bezieht sich in dieser Stufe wohlgerneht auf alle erfassten Flächen im Innenbereich (entspr. der Flurstücksgrenzen), unabhängig davon, ob diese auch real verfügbar oder geeignet sind.

Legt man aus diesem Grund das in Kap. 4.1 (Abb. 25) dargestellte Bewertungsraster an, so resultiert ein weitaus realistischeres aktuelles Flächenpotenzial, das aus gutachterlicher Sicht und nach Einschätzung der begleitenden Arbeitsgruppe bis zum Zieljahr 2035 aktivierbar erscheint.

Abb. 28 Erfasste Potenzialflächen im Bestand in ha (mit Bewertung der Marktgängigkeit)

	Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbegebiet	Kleingewerbe und Handwerk	Hochwertiges Gewerbegebiet	SUMME (netto)
Flächenpotenziale, netto (bewertet) in ha	4,3	36,5	35,4	3,7	10,6	90,5 ha

Anmerkung: Rundungsfehler möglich  
 Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Gegenüber den zuvor vermuteten Flächenpotenzialen über rd. 219,1 ha, **muss demnach vielmehr von einem realistisch nutzbaren Gewerbeflächenpotenzial in Höhe von lediglich 90,5 ha ausgegangen werden.**

Dabei verteilt sich dieses marktgängige Flächenpotenzial zu 35,4 ha auf den Typ „Klassisches Gewerbegebiet“ und zu rd. 36,5 ha auf den Standorttyp „Verkehrsintensives Gewerbe“, während nur 10,6 ha auf den Standorttyp „Hochwertiges Gewerbegebiet“, 4,3 ha auf Flächen für emissionsintensive Nutzungen und lediglich 3,7 ha auf den Typ „Kleingewerbe und Handwerk“ entfallen.

Insgesamt muss festgehalten werden, dass auch die Einschätzung eines Flächenpotenzials von rd. 90,5 ha als durchaus optimistisch betrachtet werden sollte. Schließlich wird in zahlreichen Fällen eine betriebliche Erweiterungsfläche angenommen; solche Flächen werden bis zum Zieljahr 2035 mit einer deutlich reduzierten Wahrscheinlichkeit tatsächlich genutzt, also bebaut.

Ob dieses als realistisch eingeschätzte Angebot an Potenzialflächen ausreicht bzw. in welchem Maße und zu welchen Qualitäten weitere Flächen im Bereich des aktuellen FNP sowie in Form gänzlich neuer Bauflächen entwickelt werden sollten, damit die Stadt Rostock bis zum Zieljahr 2035 den nachfragenden Betrieben Gewerbestandorte anbieten kann, ist Gegenstand des nachfolgenden Kapitels.

## 5 Einschätzung des Gewerbeflächenbedarfs bis 2035

Nachdem im vorangegangenen Kapitel der aktuelle Bestand, also das Angebot an Potenzialflächen beschrieben, klassifiziert und hinsichtlich der Verfügbarkeit eingeschätzt wurde, gilt es nun, den zukünftigen Flächenbedarf einzuschätzen, der diesem aktuellen Flächenpotenzial gegenübersteht.

Zur Einschätzung des Gewerbeflächenbedarfs der Unternehmen und Betriebe bis zum Zieljahr 2035 wird auf verschiedene Datenquellen und Informationen zurückgegriffen.

Insbesondere gilt es dabei auch, einerseits die mit dem weiteren Bevölkerungswachstum einhergehenden Beschäftigungseffekte zu berücksichtigen, andererseits muss eine differenzierte Betrachtung der Hafententwicklung (Überseehafen) erfolgen.

Den ersten Anhaltspunkt bilden qualitative Einschätzungen des Flächenbedarfs, die aus Expertengesprächen und vorliegenden Befragungen abzuleiten sind. Um den Flächenbedarf darüber hinaus auch zu quantifizieren, werden die bisherigen realen Flächenveräußerungen herangezogen. Während die Statistik der Flächenveräußerungen aus kommunaler Hand nur einen kleinen Teil der realen Flächennachfrage abbilden kann, bietet die Kaufpreissammlung des Gutachterausschusses ein umfänglicheres Bild. Beide Statistiken der realen Nachfrage werden daher aufbereitet, analysiert und im Hinblick auf die künftig zu erwartenden Gewerbeflächenbedarfe interpretiert. Da aus den bisherigen Flächenumsätzen allein jedoch weder unmittelbar auf den realen Flächenbedarf geschlossen werden kann, noch eine hinreichende Berücksichtigung der Bevölkerungseffekte gewährleistet ist, werden ergänzend dazu weitere Prognoseansätze herangezogen. Hierzu wird eine trendbasierte Gewerbeflächenbedarfsprognose gewählt, die als Grundmodell sowie unter besonderer Beachtung der zu erwartenden Bevölkerungszuwächse der Stadt berechnet wird. Weil mit dem HEP bereits eine Einschätzung der Flächenbedarfe hafenaffiner Betriebe erfolgte, werden die dort betrachteten „Hafen-Arbeitsplätze“ aus der trendbasierten Flächenbedarfsprognose wiederum herausgerechnet, sodass beide Prognosen methodisch nebeneinander stehen und parallel verwendet werden können.

Die Besonderheit des trendbasierten Gewerbeflächenbedarfs-Prognosemodells besteht allerdings darin, dass es zugleich ermöglicht, den Gesamtbedarf an Gewerbeflächen nach bestimmten Standortanforderungen der Unternehmen und Betriebe zu differenzieren. Die in Kap. 3.2.2 dargestellten Standorttypen sind die Grundlage der Prognose.

### 5.1 Qualitative Einschätzungen zum Flächenbedarf

Die Gewerbeflächenkonzeption wurde in laufender Rückkopplung mit dem Auftraggeber und in mehrfacher Abstimmung mit dem hierzu gebildeten Lenkungskreis erstellt. In diesem Zuge fanden vertiefende Diskussionen statt, die das Fundament der Untersuchung bilden.

Darüber hinaus wurden Gespräche mit folgenden Akteuren durchgeführt, woraus sich weitere, v.a. qualitative, Aussagen zum Gewerbeflächenbedarf ableiten lassen:

- Amt für Kreisentwicklung im Landkreis Rostock
- Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft der Hansestadt Rostock
- Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH
- Industrie- und Handelskammer zu Rostock
- Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH
- Rostock Port GmbH
- Unternehmerverband Rostock-Mittleres Mecklenburg e.V.

Zur weiteren Untermauerung und Vertiefung der Aussagen, wurden zudem umfangreiche Auswertungen einschlägiger Webauftritte (v.a. der Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Rostock) sowie der regionalen Zeitungen vorgenommen.

Grundsätzlich sind sich alle in die Untersuchung eingebundenen Akteure darin einig, dass die Sicherung und Entwicklung weiterer Wirtschaftsstandorte vor dem Hintergrund eines zunehmenden Erwerbspersonenpotenzials und weiterer Flächennachfrage einerseits sowie der steigenden Bevölkerungszahl samt wachsender Wohnflächenbedarfe andererseits eine weitere Verschärfung der Nutzungskonflikte mit sich bringen wird. Bereits heute wird ein relativ hohes Konfliktpotenzial bei Gewerbeansiedlungen aufgrund angrenzender Wohnlagen, oder auch sozialer Nutzungen deutlich (v.a. Lärmproblematik<sup>107</sup>), aber auch durch natur- und umweltschutzfachliche Ansprüche. Erkennbar wird dies nicht nur anhand einzelner innenstadtnaher Standorte von Industrieunternehmen (z.B. an der Erich-Schlesinger-Straße in Hauptbahnhof-Nähe – Nordex-Standort), sondern auch an Diskussionen um die Entwicklung von traditionell industriellen Lagen, entlang des Fischereihafens (RFH), der Carl-Hopp-Straße und der Werftstraße.

Dabei befürworten die meisten Gesprächspartner, dass ausdrücklich Gewerbe und Wohnraum gleichermaßen entwickelt werden muss und eine gewerbliche Entwicklung auch für den innenstadtnahen Bereich nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden darf. Jedoch wird eine besondere Eignung von gering emittierenden und dienstleistungsintensiven Unternehmen gesehen, wohingegen Betriebe des Produzierenden Gewerbes einer entsprechenden Prüfung bedürfen, die auch über die baurechtlichen Zulässigkeiten am eigentlichen Standort hinausgehen.

Um in der aktuellen Flächennutzungsplanung die Zunahme von Nutzungskonflikten weitestgehend zu vermeiden, rücken daher auch einzelne Übergangsbereiche von gewerblichen und Wohnbauflächen in den Blick, wie etwa zwischen **Nördl. Alt Reutershagen & Krischanweg (GE 7.3; GE 7.1)**. Vor allem im Bereich faktischer Mischgebiete wird eine Entflechtung von Nutzungen anzustreben sein, auch im Hinblick auf die Schaffung von Planungssicherheit. In Einzelfällen wird der Anspruch an den Bestandschutz mit diesem Ziel allerdings kollidieren. Zentrale Grundlagen zur dahingehenden Entscheidungsfindung wurden fachplanerisch durch einen Lärmaktionsplan (2013), oder auch den aktuell in Neuaufstellung befindlichen Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) bereits geschaffen.

Erreichbar wird eine solche ordnende Entwicklung vor allem auch durch die Schaffung und Sicherung von Standorten in nachgefragten Lagen einschließlich klarer Profilierung. Schließlich lassen sich auch durch die Schaffung klarer Verhältnisse manche denkbaren Konflikte schon frühzeitig vermeiden.

Im Bereich des östlichen Stadthafens ist dies durch die Ansiedlung von Aida Cruises, der aktuellen Umsiedlung von Centogene (mit Diagnostikzentrum) und diversen Unternehmensdienstleistern über den B-Plan Nr. 11 MK für das **Kerngebiet „Silohalbinsel“** gelungen. Dabei ist zugleich zu bedenken, dass nicht jede Unternehmensansiedlung Gewerbeflächen wie die dortigen benötigt. So bietet auch z.B. die nördliche Altstadt, etwa entlang des Mischgebietes der Strandstraße, diverse Büroflächen, sodass maritim geprägte Lagen verschiedenste Ausprägungen annehmen können. Auf der weiter östlich anschließenden Holzhalbinsel wiederum wurden und werden hochwertige Wohnlagen (samt Nahversorgungszentrum) entwickelt. Die Entwicklung des westlich angrenzenden Stadthafens um den Christinenhafen (Kempowski-Ufer) wird von der derzeitigen Planung zur Umgestaltung bestimmt sein.<sup>108</sup> Die weitere Entwicklung am **Gewerbegebiet Osthafen**,<sup>109</sup> also zwischen Warnow und Dierkower Damm, muss auch vor diesem Hintergrund betrachtet werden. In jedem Fall wird es dort sinnvoll sein, in Anbetracht der Premiurlage am Ufer eine Nutzung durch Recyclingwerk, kommunalen Bauhof oder Autohaus zu hinterfragen. Dies gilt auch im Hinblick auf die projektierte Erschließung der nahe liegenden ehemaligen Deponie am Gehlsdorfer Ufer für Wohnungsbau.<sup>110</sup> Die Ansiedlung von weiteren Unternehmen wie z.B. der pironex GmbH<sup>111</sup> am Osthafen ist daher wünschenswert und unterstreicht

<sup>107</sup> Weitere Emissionen beziehen sich auf Gerüche, Verkehr, Erschütterungen und Luftverunreinigungen.

<sup>108</sup> Aktuell wird die Ansiedlung des Maritimen Erlebniszentrum oder des Archäologischen Landesmuseums geplant, also keine gewerbliche Nutzung im hiesigen Sinne.

<sup>109</sup> Eine Umwandlung des Gewerbegebietes mit dem Ziel, dort eine „gemischte Nutzung aus sauberem, leisem Gewerbe und Wohnen“ zu realisieren, steht in der Diskussion.

<sup>110</sup> Dies ist auch im Zusammenhang mit der Bewerbung um die Bundesgartenschau 2025 zu sehen.

<sup>111</sup> Das Unternehmen entwickelt und produziert elektronische Baugruppen, Geräte und Systeme u.a. für Auftraggeber aus der E-Mobilität Branche, Industrie, Maschinenbau und Medizintechnik.

die Standortgenese hin zu einem hochwertigen Gewerbegebiet. Dabei muss aus gutachterlicher Sicht aber bedacht werden, dass durch eine zu starke Schwerpunktsetzung auf hochwertige Wohnlagen, wie aktuell zu beobachten, – und in Kombination mit der Entwicklung auf der Holzhalbinsel – der gesamte Gewerbestandort Osthafen langfristig jedoch in Frage gestellt werden könnte.

Weitaus geringer als in dieser innenstadtnahen Lage erscheint die Nutzungskonkurrenz daher im Bereich des **(südlichen) Fischereihafens bzw. des Alten Schlachthofs**, dem fast durchgängig eine besondere Eignung zur weiteren Entwicklung der maritimen Wirtschaft zugeschrieben wird. Als Nutzungsbeispiel wird das Ocean Technology Center (OTC) genannt, worüber sich die Hansestadt Rostock zu einem der weltweit führenden Standorte für neue Unterwasser-Technologien positionieren will.<sup>112</sup> Das Projekt steht in direktem Zusammenhang mit den Plänen für den Ausbau des bestehenden künstlichen Riffs in Nienhagen sowie dem Bau eines modernen Gebäudes an der Kaikante, wodurch etwa die für eine Entwicklung von Unterwasserrobotern nötige Infrastruktur zu Wasser und zu Land geschaffen wird.

Auch die wassernahen Lagen im Gewerbegebiet um die **Carl-Hopp-/ Werftstraße** (ehem. Neptunwerft) lassen eine deutliche Ausrichtung an hochwertigen Gewerbeflächennachfragern erkennen. So kann etwa der Standort der Oehm und Rehbein GmbH, einem Anbieter von Systemlösungen für Medizin und Industrie für den internationalen Markt (u.a. Innovative Röntgentechnik) zugleich als prägnantes Beispiel für die Entwicklung moderner Gewerbestandorte betrachtet werden.<sup>113</sup> In unmittelbarer Nachbarschaft zu den modernen Wohnlagen am Neptunkai (z.B. Neptunallee 6-7; 8), dem Areal des Bundesamtes für Seeschifffahrt sowie den Standorten von Suzlon, Neptun Ship Design, entstand in den letzten Jahren eine attraktive Wasserlage in unmittelbarer Nachbarschaft zu den baulichen Resten eines sich im Umbruch befindlichen Altquartiers, was den besonderen Charme dieses Standortes ausmacht.<sup>114</sup> Weiter östlich bildet das moderne Ensemble des Max-Planck-Instituts für demographische Forschung gewissermaßen einen baulichen Abschluss dieser stark nachgefragten Mikrolage.

Als Beispiel für die weitere Standortentwicklung für wissensintensive Dienstleistungen und Produktion wird das in der Südstadt gelegene **Sondergebiet Groter Pohl** genannt. Im geltenden B-Plan 09.SO.162 wurde der zwischen Rudolf-Diesel-Straße, Erich-Schlesinger-Straße und Elisabeth-Schnitzer-Straße gelegene Abschnitt als SO für Forschung und Entwicklung festgesetzt (mit Unterbrechung durch den Feuerwehr-Standort). Südöstlich bildet die Kaufland-Filiale die Begrenzung zum Südring. Während als Vorbau des Verbrauchermarktes derzeit ein neues Gesundheitszentrum Rostock<sup>115</sup> entsteht, soll aktuell der Bebauungsplan für die rd. 19 ha umfassende nördlich anschließende Fläche aufgestellt werden. Neben der Schaffung von zusätzlichem Wohnbauland wird über die Bereitstellung von Flächen für Institute, wissenschaftsnahe Unternehmen und auch Ausgründungen von der Universität diskutiert.<sup>116</sup> Eine Erweiterung auf diesem sog. Gebiet der Südwestlichen Bahnhofsvorstadt entspricht zugleich den Aussagen der Wissenschaftskonzeption (2016).<sup>117</sup> Insbesondere ist dabei von An-Instituten, z.B. für den Maschinenbau, die Rede. Der Standort wird zugleich als eine bei Gründern aus dem Umfeld der Universität attraktive Lage beurteilt. Die Lage Groter Pohl bestimmt in hohem Maße über die Umfeldentwicklung der Universität am Campus Südstadt.

---

<sup>112</sup> Die Umsetzung des anspruchsvollen Projektes wird als Ergänzung zu den bereits rd. 30 ansässigen KMU mit Spezialisierung auf Geräte, Systeme und Anwendungen für den Einsatz in der Tiefsee, sowie die ansässigen Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten der Universität Rostock, des Leibniz-Instituts für Ostseeforschung und des Fraunhofer-Instituts für Grafische Datenverarbeitung (IGD) gesehen.

<sup>113</sup> Der Standort befindet sich in einem baurechtlichen Mischgebiet (MI) im Übergangsbereich zwischen GE und Gemeinbedarfsfläche (Bundesamt für Seeschifffahrt) zur Unterwarnow.

<sup>114</sup> Hierzu tragen auch das Kulturkombinat Bunker, die Boulderhalle, die alten Werfthallen (heute Nahversorgungszentrum) oder auch industriegulturelle Überbleibsel wie der Neptun Kran bei.

<sup>115</sup> Dabei tritt die Facharztzentrum Rostock Südstadt GmbH als Investor Developer auf, übernimmt das mit 4.900 qm Nutzfläche (NUF) realisierte Objekt also in den eigenen Bestand, um es langfristig zu vermieten.

<sup>116</sup> Vgl. <https://www.nnn.de/lokales/rostock/groter-pohl-vor-naechstem-schritt-id13165446.html> (Zugriff am 21.08.2017)

<sup>117</sup> Darüber hinaus konzentriert sich das Interesse gem. Wissenschaftskonzeption vorrangig auf die weiter nördlich zu verortende Lage „Thierfelder Straße“ (dort ist nun eine Wohnbauflächenentwicklung vorgesehen) sowie den Standort der Kleingartenanlage „An ñ Schewen Barg“, Beim Pulverturm (der Standort ist weiterhin in der Diskussion, wenngleich der Kleingartenbereich geschützt werden soll).

Die Zahl der Standorte im Stadtgebiet, die über eine besondere Profilierung v.a. den Anforderungen von Betrieben des wissensintensiven Gewerbes entsprechen, ist überschaubar. Von einigen Gesprächspartnern wird der Umfang solcher Flächen als viel zu gering eingeschätzt. Neben der Realisierung des Standortes Groter Pohl, wodurch eine unmittelbare räumliche Nähe zum Universitätscampus Südstadt und verschiedenen außeruniversitären Forschungseinrichtungen geschaffen wird, ist diesbezüglich vor allem der Bereich um das IT- und Medienzentrum der Universität Rostock bzw. das **Technologiezentrum Warnemünde (TZW)** von Interesse. Der Standort ist bei Unternehmen sehr stark nachgefragt, wie etwa die aktuelle Erweiterung des Medizintechnik-Unternehmens Cortronik (Produktion von Stents) auf der Fläche des ehem. Anglervereins im Wiesenweg zeigt. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere solche Unternehmen unter bestimmten Bedingungen und Auflagen auch eine unmittelbare Nachbarschaft zu angrenzenden Wohnlagen (hier ein WA) ermöglichen.<sup>118</sup>

Hinsichtlich des Standorttypus des verkehrsaffinen Gewerbes (v.a. Transport/ Logistik) wird in den geführten Gesprächen auf die 2. Ausbaustufe des **Güterverkehrszentrums (GVZ)** hingewiesen, wodurch weitere wertvolle Flächen in Hafennähe realisiert werden können. Vorteile für Unternehmen wie Nordex, bestehen dabei auch in der räumlichen Nähe zu Zulieferbranchen.<sup>119</sup>

Bezogen auf die Grundstücksfläche für Einzelbetriebe, sieht man v.a. bei Flächen zwischen 2.000 und 5.000 qm die größte Nachfrage, wobei ausdrücklich auch auf die Bedarfe für Bürogebäude und kleinere Gewerbeunternehmen hingewiesen wird. Daneben sollten für einzelne größere Ansiedlungen (v.a. Großhandel und Logistik) auch einige Flächen in der Größenordnung von 1 bis 3 ha vorgehalten werden, die dann auch entsprechend gegenüber kleinteiligen Nachfragen zu schützen sind.

In diesem Zusammenhang wird im Rahmen der Expertengespräche auch auf die besondere Erschließungspraxis der HRO hingewiesen: In Anbetracht des Ziels, einen ausgeglichenen Haushalt herzustellen, ist es gängige Praxis, dass Gewerbeflächen nicht durch die Stadt erschlossen, sondern auf Grundlage von Erschließungsverträgen auf Private zu übertragen werden. Dass man bei größeren Baugebieten dem Bauträger<sup>120</sup> die Erschließung überlässt, ist nicht untypisch, zumal die Erschließung im Rahmen der Gesamtplanung mit geplant werden kann (v.a. Herstellung der Straßen, der Ver- und Entsorgungsleitungen sowie sonstiger Erschließungsanlagen<sup>121</sup>). Allerdings führe diese Praxis zu einer Einschränkung der real verfügbaren Flächenangebote, da die Flächenangebotsentwicklung somit in besonderem Maße von der Bereitschaft privater Bauträger abhängig gemacht werden (im Einzelfall würde ein Betrieb bei kurzfristigem Bedarf nicht auf die Beteiligung weiterer Unternehmen, etwa zur Bildung einer Erschließungsgemeinschaft,<sup>122</sup> warten wollen und können). Des Weiteren wird auf den hohen Hebesatz der Gewerbesteuer in Rostock hingewiesen, der aktuell (und seit 2013) bei 465 Prozent liegt<sup>123</sup>

---

<sup>118</sup> Im vorliegenden Fall wird durch hohe Umweltauflagen gewährleistet, dass trotz chemischer Prozesse eine solche Entwicklung möglich wird. Aktuell arbeiten im Unternehmen mehr als 170 Mitarbeiter auf 3.000 qm (Quelle: Rostock Business).

<sup>119</sup> Gegenüber den Unternehmen im eigentlichen GVZ weisen die Unternehmen im südlich gelegenen Hafenvorgelände Ost ähnliche Standortanforderungen auf, wobei keine ausgeprägte Hafenaaffinität vorliegt. Hierzu zählen z.B. das Lidl-Distributionszentrum, für welches auch der Standort Kavelstorf in der Diskussion war, oder das ROMA-Werk Rostock, das 2014 nochmals erweitert wurde.

<sup>120</sup> Der Bauträger ist ein Unternehmen, das Gewerbeimmobilien zum gewerbsmäßigen Vertrieb herstellt. Der Bauträger verschafft dem Erwerber das Eigentum sowohl am Grundstück (oder an grundstücksgleichen Recht) als auch am darauf erstellten Gebäude.

<sup>121</sup> Die anfallenden Kosten werden später vom Bauträger an die Käufer bzw. Mieter weitergegeben. Dabei kann die Kommune die Erschließungskosten in vollem Umfang auf die Partner des Erschließungsvertrags übertragen, insofern die vereinbarten Leistungen angemessen sind. Bei Erschließung durch die Stadt hingegen würde sich die Stadt 90 Prozent der beitragsfähigen Kosten später (oder gleichzeitig durch Erhebung von Vorauszahlungen) von dem Unternehmen bzw. den späteren Grundeigentümern im Erschließungsgebiet zurückholen. Erschließungsverträge dürfen auch nach Abschluss der Bebauungsplanung geschlossen werden.

<sup>122</sup> Dieser Weg wurde z.B. für die Erschließung des Sonder- und Gewerbegebietes „Schutow- altes Messengelände“ (B-Plan Nr. 05.GE.35) gewählt.

<sup>123</sup> In der Landeshauptstadt Schwerin liegt dieser bei 420%, in der Hansestadt Stralsund bei 445%. Im Vergleich dazu liegen die Hebesätze in der Hansestadt Lübeck bei 450%, in der Freien und Hansestadt Hamburg bei 470%.

## 5.2 Unternehmensbefragung GEWERBE-Monitor Rostock 2016

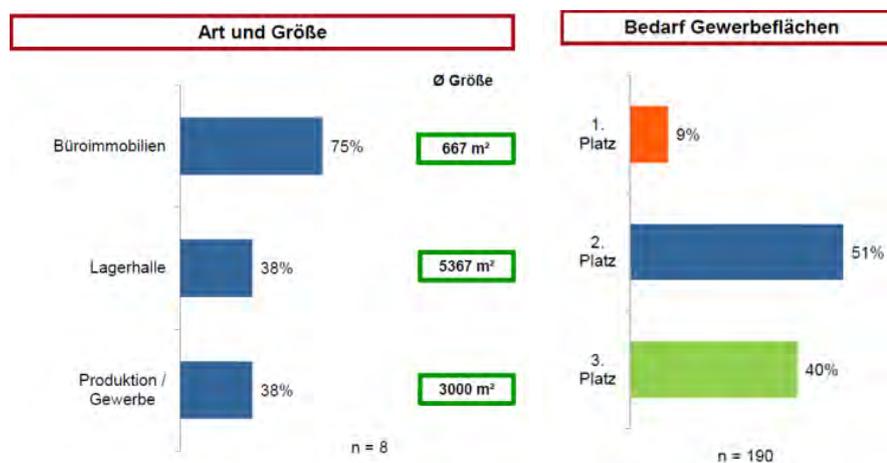
Weitere qualitative Hinweise zum Gewerbeflächenbedarf der Hansestadt Rostock (sowie des Umlandes) lassen sich dem 2016 erstellten Gewerbe-Monitor<sup>124</sup> entnehmen. Für den Bereich der Hansestadt Stadt wurden zwischen August und September 2016 insgesamt 622 Unternehmen angeschrieben und ergänzende telefonische Interviews geführt, woraus sich eine Nettostichprobe von 191 Antwortbögen ergab.

Im Zusammenhang mit der hiesigen Untersuchung sind einzelne Ergebnisse der Fragen zu den Standortfaktoren von besonderem Interesse. Bezüglich der Frage zur Standortzukunft geben von 165 antwortenden Unternehmen immerhin 21% an, innerhalb der nächsten Jahre am Standort expandieren zu wollen, 4% planen eine Verlagerung und 3% eine Standortaufgabe. Damit liegen die Werte der Hansestadt im Benchmark.<sup>125</sup> Stellt man die Frage der Zufriedenheit mit dem Betriebsflächenangebot gegenüber, so zeigt sich, dass aktuell lediglich 47% der Unternehmen (n = 111) mit dem Angebot an Gewerbeflächen zufrieden sind,<sup>126</sup> und lediglich 42% mit dem Angebot an Gewerbeimmobilien (n = 107).<sup>127</sup> Beim Angebot an Erweiterungsflächen lässt sich im Benchmark<sup>128</sup> erkennen, dass die Hansestadt Rostock mit 49 Punkten<sup>129</sup> deutlich unter dem Durchschnittswert (55 Punkte) liegt, was als deutlicher Hinweis auf eine wahrgenommene Flächenknappheit zu werten ist. Unter 141 Nennungen zu konkreten Verbesserungsvorschlägen, die an die Wirtschaftsförderung adressiert werden, betreffen dabei 3% die Verbesserung der Grundstückssituation.<sup>130</sup> Bei der Frage nach drei vordefinierten zentralen Zukunftsthemen, sehen 9% der Unternehmen (n = 190) den Bedarf an Gewerbeflächen auf dem 1. Platz.<sup>131</sup>

Danach gefragt, ob das jeweilige Unternehmen einen konkreten Bedarf an zusätzlichen Gewerbeflächen hat, antworten 65% der Teilnehmer mit „ja“ und 35% mit „nein“. Der Bedarf an weiteren Büroimmobilien überwiegt dabei gegenüber dem Bedarf an zusätzlichen Lagerhallen sowie Standorten für Produktion und Gewerbe. Dass sich diese Antworten auf lediglich 17 Unternehmen beziehen, die sich konkret dazu äußern, schränkt die Aussagekraft teilweise ein.

Auch zu Art und Größe der benötigten Flächen liegen lediglich wenige Antworten (n = 8) vor, sodass die Aussagekraft eingeschränkt ist.

Abb. 29 Unternehmensbefragung GEWERBEMonitor Rostock 2016



<sup>124</sup> Vgl. L Q M Marktforschung: GEWERBEMonitor Regiopole Rostock, 2016

<sup>125</sup> Hierzu wird vom beauftragten Unternehmen eine Kumulierung der Angaben aller Teilnehmer an Gewerbeflächen Monitoren seit dem Jahr 2011 vorgenommen.

<sup>126</sup> Davon sind 10% sehr zufrieden, 37% eher zufrieden.

<sup>127</sup> Darunter sind 7% sehr zufrieden, 35% eher zufrieden.

<sup>128</sup> Hierzu wird vom beauftragten Unternehmen eine Kumulierung der Angaben aller Teilnehmer an Gewerbeflächen Monitoren seit dem Jahr 2011 vorgenommen.

<sup>129</sup> 0 = sehr unzufrieden, 100 = sehr zufrieden

<sup>130</sup> Die häufigste Nennung entfällt mit jeweils 7% auf die gezielte Unterstützung von Unternehmen sowie die als zu hoch bewerteten Steuern/ Gebühren am Standort, 6% auf die Erhöhung von Image und Standortattraktivität.

<sup>131</sup> Befragt wurden daneben der Bedarf an Fachkräften, der von 95% der befragten Unternehmen als wichtigstes Zukunftsthema benannt wird, sowie Forschung und Entwicklung (von 6% der Unternehmen als Thema ersten Ranges benannt).

## 5.3 Reale Flächenverkäufe

### 5.3.1 Annahmen und Aussagekraft

Die reale Nachfrage nach gewerblichen Flächen in der Vergangenheit dient vielfach als zentraler Anhaltspunkt zur Einschätzung des zukünftigen Flächenbedarfs, indem der durchschnittliche bisherige Flächenverbrauch in die Zukunft fortgeschrieben wird. Man nimmt also implizit auch relativ gleich oder zumindest ähnlich bleibende Ausgangsbedingungen für die Zukunft an.

Dabei muss grundsätzlich unterschieden werden zwischen der **kommunalen Flächenverkaufsstatistik** und den auf Basis der Immobilienkaufverträge (Kaufpreissammlungen) gewonnenen **Daten des Gutachterausschusses**. Die Statistik der kommunalen Flächenveräußerungen macht zugleich konkrete Informationen über nachgefragte Grundstückslagen, Ansiedlungshintergründe (z.B. Neuansiedlung oder Erweiterung) und zugehörige Branchen etc. zugänglich. Als wesentlicher Nachteil ist jedoch zu bewerten, dass diese Statistiken in den seltensten Fällen vollständig sind, also sowohl kommunale als auch private Flächenveräußerungen umfassen. Die Kaufpreissammlung, die dem Grundstücksmarktbericht des Gutachterausschusses zugrunde liegt, umfasst hingegen neben den kommunalen Flächenumsätzen auch private Verkäufe. Allerdings können darin wiederum auch Weiterverkäufe (also Doppelzählungen) enthalten sein. Vor allem aber sind aufgrund der Anonymisierungserfordernisse keine Aussagen zu Einzellagen oder gar dem nachfragenden Betrieb enthalten. Dies ist ein Nachteil gegenüber kommunalen Statistiken, in denen i.d.R. umfassendere Informationen zum einzelnen Fall enthalten sind. Des Weiteren ergibt sich eine Schwierigkeit derart, dass Grundstücksvergaben per (Erb)Pacht nicht entsprechend in diese Statistik mit einfließen (dies betrifft in Rostock v.a. die Hafengebiete, also den Überseehafen und den RFH, wenngleich es Ausnahmen gibt)

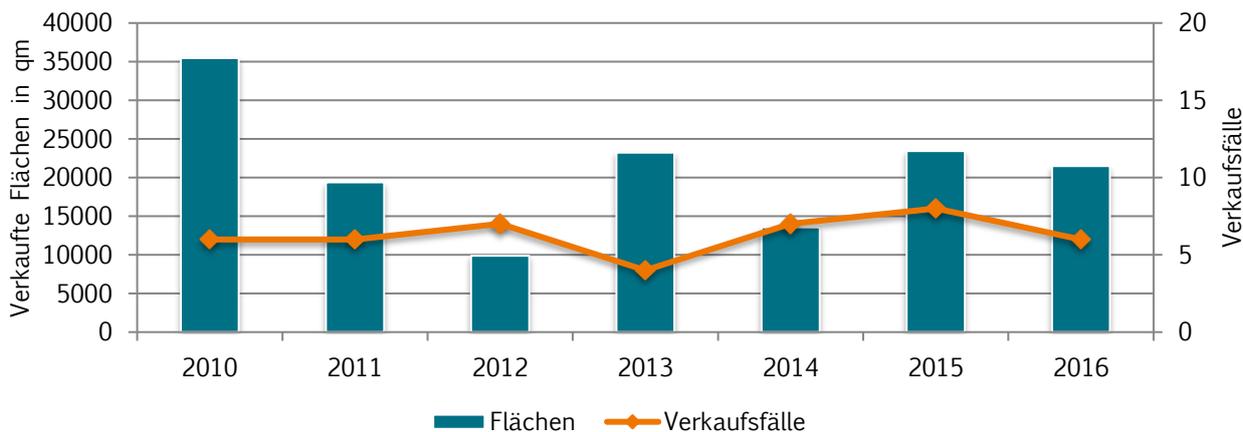
Trotz der genannten Einschränkungen stellen diese Statistiken die einzige Möglichkeit der Erfassung bisheriger Gewerbeflächenumsätze dar und liefern zugleich auch wichtige Informationen auch zur Kalibrierung anderer Prognosemodelle. Hinsichtlich der quantitativen Einschätzung zukünftiger Gewerbeflächenbedarfe ist eine Fortschreibung der bisherigen Nachfrage in die Zukunft allerdings sorgfältig zu prüfen. Der Gewerbeflächenmarkt ist nicht vollkommen, sondern durch Intransparenz auf allen Seiten der Marktteilnehmer geprägt. Ebenso verlaufen Anpassungen des Flächenangebotes zumeist schleppend, sodass regelmäßig von Ungleichgewichten auszugehen ist. An Standorten die über kein „passendes“ Angebot verfügten, wird sich ein bestehender Bedarf nicht in Form einer Nachfrage vor Ort niederschlagen können. Hingegen nimmt an Standorten, die ein dem Bedarf entsprechendes Angebot an Grundstücken und geeigneten Standortanforderungen vorhalten konnten, die Nachfrage zu. Darüber hinaus ist auch daran zu denken, dass im Zuge von Verlagerungen oder Neuansiedlungen ein Betrieb oftmals auch Flächen für (eventuelle) spätere Erweiterungen erwirbt und bisweilen viele Jahre lang ungenutzt vorhält (eine wichtige Ursache des in Kap. 4.3 dargestellten Auseinanderfallens von vermuteten und marktgängigen Flächenpotenzialen). Wenngleich ein frühzeitiger Erwerb von Reserveflächen i.d.R. eine innerbetriebliche strategische Entscheidung darstellt, die dazu beiträgt, den jeweiligen Standort langfristig zu sichern, so muss eine Wirtschaftsförderung solche Flächenverkäufe im Vorfeld gut abwägen.

Nachfolgend werden die kommunale Flächenverkaufsstatistik und der Grundstücksmarktbericht ausgewertet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die kommunale Statistik nur einen kleinen Ausschnitt der realen Flächenverkäufe in der Vergangenheit abbildet.

### 5.3.2 Auswertung der kommunalen Verkaufsstatistik

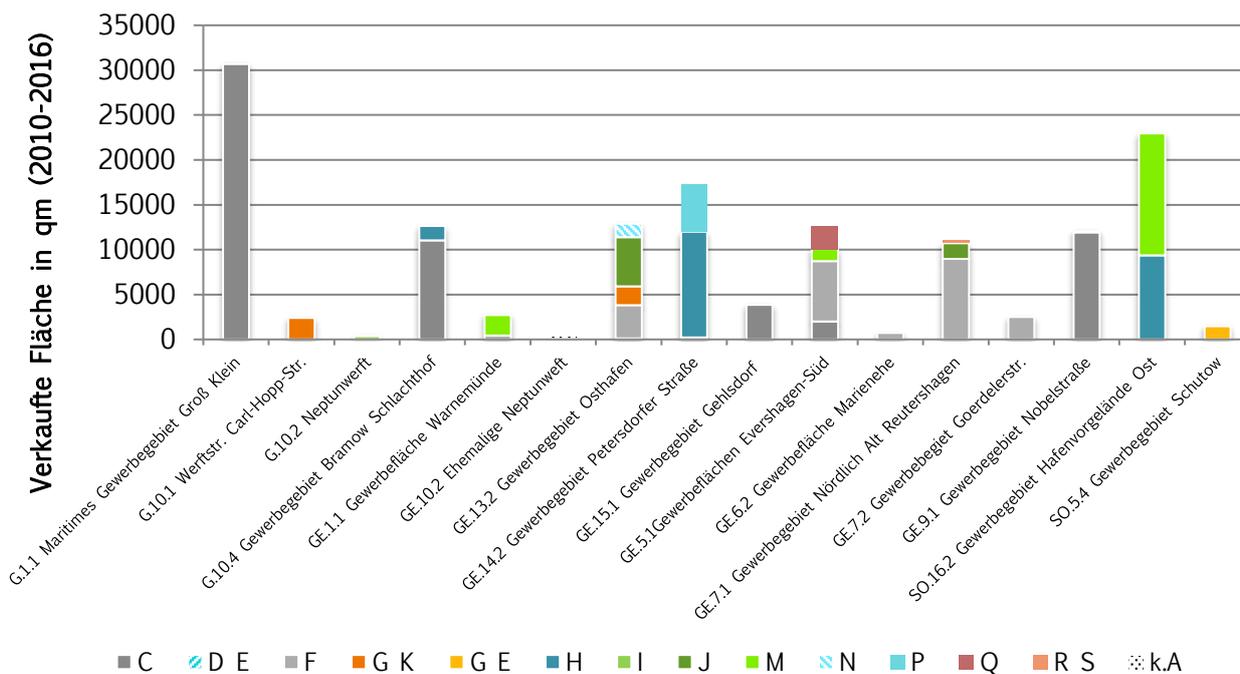
Zwischen 2010 und 2016 wurden in Rostock kommunale (ohne Beteiligungen oder Eigenbetriebe) Grundstücke in der Größenordnung von rd. 16,2 ha veräußert, von denen rd. 14,6 ha Gewerbegebieten und gewerblich relevanten Standorten zugeordnet werden können. Die Verkaufszahlen schwanken teilweise deutlich zwischen den Jahren, ohne dabei eine eindeutige, positive oder negative, Tendenz zu zeigen.

Abb. 30 Kommunale Flächenveräußerungen zwischen 2010 und 2016 (Gewerbstandorte)



Quelle: Flächenverkaufsstatistiken der Stadt Rostock, 2016/2017  
 Berechnung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Abb. 31 Kommunale Flächenveräußerungen zwischen 2010 und 2016 (Branchen)



Erläuterungen (zur WZ-Klassifizierung): C: Verarbeitendes Gewerbe; D/E: Ver- und Entsorgungsgewerbe; F: Baugewerbe; G K: Kfz-Handel; G E: Einzelhandel; H: Verkehr u. Logistik I: Gastgewerbe; J: Information und Kommunikation; M: Erbringung von freiberufl., wissensch. u. techn. Dienstleistungen; N: Erbringung von sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen; P: Erziehung und Unterricht; Q: Gesundheits- und Sozialwesen; k.A.: keine Angabe

Quellen: Stadt Rostock, 2016; WZ-Klassifizierung der Betriebe durch cima  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Übertragen auf den Durchschnitt, liegen die Verkaufszahlen bei ca. 2,1 ha pro Jahr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Statistik nur denjenigen Teil der Umsätze erfasst, der auf direkte Veräußerungen durch die Hansestadt Rostock zurückgeht. Vermarktungen durch den Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock (KOE) sind, wie erwähnt, nicht inkludiert. Dies betrifft v.a. das Güterverkehrszentrum (GVZ). So ist kaum verwunderlich, dass sich die Verkäufe insbesondere auf umstrukturierte Altstandorte und solche Gebiete konzentrieren, die in den letzten Jahren gänzlich neu entwickelt wurden.

Besonders hohe Umsätze sind im Betrachtungszeitraum 2010 bis 2016 im Maritimen Gewerbegebiet Groß Klein (Standort G 1.1), im Norden der Stadt, sowie im Gewerbegebiet Hafenvorgelände Ost (SO 16.2) zu verzeichnen.

Die Veräußerungen am **Maritimen Gewerbegebiet** gehen mit der im Jahr 2010 erfolgten 2. Erweiterung in südliche Richtung einher, wodurch neue Gewerbeflächen in Hafennähe geschaffen wurden. Die Erschließung des Gewerbegebietes (Gesamt-volumen: 11,6 Mio. EUR) wurde mit über 9,65 Mio. EUR gefördert, die wasserbauliche Erschließung durch die Stadt Rostock erfolgte bereits seit 2003. Die neue Zufahrtsstraße und Versorgungsleitungen wurden nach 2010 fertiggestellt. Der erste große Flächenerwerb fand unmittelbar im 1. Förderjahr statt.

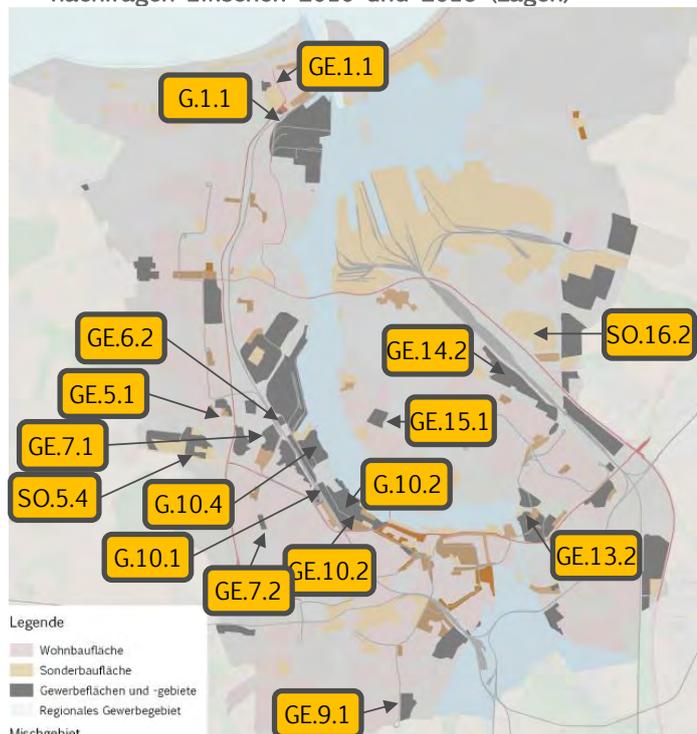
Die Veräußerungen am **Standort Hafenvorgelände Ost** wiederum, dessen B-Plan bereits 1994 bekanntgemacht wurde, beziehen sich auf zwei Großverkäufe in den Jahren 2011 und 2016. Weitere Grundstücke innerhalb dieses östlich der Unter-

warnow gelegenen Standortes, der sich v.a. für verkehrsintensive Betriebe eignet, werden von der Stadt aktiv vermarktet. Auch in den Zwischenjahren fanden, etwa in Form von Hallenerweiterungen (im Bestand auf Betriebsgrundstück), diverse Entwicklungen am Standort statt, wie auch der aktuelle Immobilienmarktbericht der Wirtschaftsförderung Rostock belegt.<sup>132</sup> Insgesamt hat sich das Hafenvorgelände Ost als wichtiger Standort für Waren-produzierende und -verteilende Betriebe etabliert.

Ein weiterer Standort, an dem in den vergangenen sieben Jahren vergleichsweise hohe Flächenumsätze erzielt wurden, ist das **Gewerbegebiet Petersdorfer Straße** (GE 14.2.), das sowohl Flächen für „klassisches Gewerbe“ als auch für „verkehrsintensives Gewerbe“ umfasst. Die erfassten Verkäufe konzentrieren sich überwiegend auf ein Unternehmen, dessen Expansionsbestrebungen über drei Jahre hinweg sehr deutlich werden.

Weitere Standorte mit hoher Vermarktungstätigkeit sind das Gewerbegebiet Osthafen (G 13.2), das Gewerbegebiet Bramow Schlachthof (G 10.4) – wiederum zwei Standorte mit ausgeprägter Wassernähe –, sowie die Gewerbeflächen in Evershagen Süd (GE 5.1). Das über 19 ha große **Gewerbegebiet Osthafen**, das bereits in den 1920er Jahren wirtschaftlich erschlossen wurde, profitiert heute neben dem Flächenangebot<sup>133</sup> vor allem von der Nähe zur Innenstadt, einer guten ÖPNV-Anbindung und auch von einer gewissen Repräsentativität des Standortes. Im Unterschied zu den vorgenannten Hafenstandorten führte dies zu einem breiteren Branchenmix mit entsprechend hohem Anteil an unternehmensnahen Dienstleistungen. Der Standort wird aufgrund der Ausstattungsmerkmale überwiegend als „hochwertiges Gewerbegebiet“ eingestuft. Dass es sich um einen sehr gefragten Standort handelt, wird auch durch entsprechende private Aktivitäten der Flächenveräußerung deutlich.<sup>134</sup>

Abb. 32 Von der kommunalen Statistik abgebildete Standortnachfragen zwischen 2010 und 2016 (Lagen)



Quelle: Stadt Rostock, 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

<sup>132</sup> Siehe Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH (Hrsg.) (2015): Immobilienbericht Hansestadt Rostock (Download unter: [http://www.rostock-business.com/files/rb/download/Immobilienbericht% 202015.pdf](http://www.rostock-business.com/files/rb/download/Immobilienbericht%202015.pdf))

<sup>133</sup> Aktuell sind jedoch nur noch wenige kommunale Flächenreserven verfügbar.

<sup>134</sup> Zum Beispiel wurden von einzelnen Unternehmen frühzeitig Erweiterungsflächen erworben, die nun an andere Nutzer vermietet werden (siehe auch <https://www.nnn.de/lokales/rostock/gewerbegebiet-im-osthafen-waechst-id16193911.html>; Zugriff am 14.08.2017).

Das **Gelände des Ehem. Schlachthofs Bramow (inkl. Uferbereich)**, zwischen Klärwerk und Fischereihafen, ist eines der herausragenden aktuellen Gewerbeflächenprojekte der Stadt. Schließlich eröffnet sich an diesem Standort eine weitere Möglichkeit, Unternehmen unmittelbar an der Warnow anzusiedeln und zugleich einen Lückenschluss zum bereits als maritim-wirtschaftlich profilierten Standort des Fischereihafens Marienehe zu realisieren. Im B-Plan soll die planungsrechtliche Voraussetzung für eine Ufernutzung in Form einer Kaianlage geschaffen werden, wodurch der Standort östlich und nördlich von einem Hafbereich eingefasst ist. Die Planungsabsichten und aktuellen Umfeldnutzungen legen nahe, dass sich dieses Gewerbegebiet „hochwertig“ entwickeln kann. Auch die Festsetzung des nördlichen Abschnitts als SO Wissenschaft, an dem sich bereits entsprechende Nutzungen niedergelassen haben, deutet auf diese Ausrichtung hin. Neben der Bereitstellung neuer Ansiedlungsflächen, soll durch die Entwicklung gleichzeitig auch für die bereits ansässigen größeren Firmen (z.B. Baltic-Taucher, Evers & Co. Standard Aggregatebau AG) sowie den Fischereihafen Planungssicherheit geschaffen werden, um notwendige Erweiterungen realisieren zu können.<sup>135</sup>

Eine vollständige innere Erschließung des auf 27 ha geplanten Standortes (davon rd. 10 ha nutzungsrelevant), der durch die Aufgabe des Schlachthofs und des ehemaligen Kraftwerks Bramow (nach 1990) entstand, erfolgte bislang nicht, auch der B-Plan hat noch keine Rechtskraft.<sup>136</sup> Die Stadt Rostock verfügt aktuell lediglich über eine ca. 5 ha große Brachfläche, sodass der Erfolg des Projektes stark von der realisierten Erschließungsstruktur, aber sicherlich auch vom Verwertungsinteresse des zentralen privaten Eigentümers abhängig sein wird. Zugleich wird an die Erweiterungsbedarfe des RFH zu denken sein, für den ein zusätzlicher Flächenbedarf um 7,1 ha bis 2030 prognostiziert wird.

Anders als bei den vorgenannten Standorten, liegt bei den Flächen im **Bereich Evershagen Süd** eine unmittelbare Nähe zur Wohnbebauung vor. Möglichen Konflikten aufgrund der räumlichen Nähe begegnet man durch Nutzungseinschränkungen (GEe) bzw. mischgenutzten Zwischenbereichen (MI) im Übergang zum Gewerbegebiet. Ab dem ersten Jahr des Betrachtungszeitraums (2010) erfolgen Verkäufe zwischen Hans-Fallada-Straße und Bertolt-Brecht-Straße, was die Lagequalität unterstreicht. Allerdings treten auch einzelne Nutzungskonflikte zutage, die sich durch den notwendigen Kunden- und Lieferverkehr ergeben. Aufgrund der bislang noch ausstehenden hinreichenden Erschließung des nördlichen Bereichs,<sup>137</sup> der zudem aktuell durch Kleingartennutzung (KGA An der Kurve) belegt ist, bietet sich längerfristig ein entsprechendes Entwicklungspotenzial.

Einen weiteren interessanten Gewerbebestandort stellt die Lage an der **Nobelstraße** (GE.9.1) dar. Das Gewerbegebiet liegt im südlichen Stadteingangsbereich östlich an der L 132 (Nobelstraße) und bildet einen ausgeprägten Kfz-Schwerpunkt (hierauf wird noch ausführlich in einem späteren Kapitel eingegangen). Im Betrachtungszeitraum entfällt der überwiegende Teil der Flächenverkäufe auf Erweiterungen ansässiger Biotechnologie-Unternehmen, die in den letzten Jahren und auch aktuell stark expandieren.

## Zusammenfassung

Wenngleich die räumliche Verteilung der Flächennachfrage aufgrund der Einschränkung lediglich auf direkte Veräußerungen durch die Stadt (ohne Eigenbetriebe oder Beteiligungen) nur begrenzt aussagekräftig ist, so sind dennoch die Branchen von Interesse, auf welche die größte Flächennachfrage (Hektar bzw. Flächenumfang) entfällt. Dabei zeigt sich folgendes Schwergewicht:

- Verarbeitendes Gewerbe – C: 50,0%

---

<sup>135</sup> Siehe Beschlussvorlage - 2016/BV/2364 über die Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 10.GE.139 Gewerbegebiet "Ehemaliger Schlachthof"

<sup>136</sup> Das Areal wurde zum Zwecke der Förderung wirtschaftsnaher Infrastrukturmaßnahmen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ auf der Grundlage des 30. Rahmenplanes - Baureifmachung Industriegebiet Schlachthof Bramow, bereits 2001 beräumt (der B-Plan-Entwurf liegt seit 2012 vor).

<sup>137</sup> Der nördliche Abschnitt des Gewerbebestandes, unmittelbar südlich der Bertolt-Brecht-Straße, soll gem. B-Plan über zwei Seiten – über den Lisa-Tetzner-Weg sowie einen weiter östlich angeordneten Stich – an die Hans-Fallada-Straße angebunden werden.

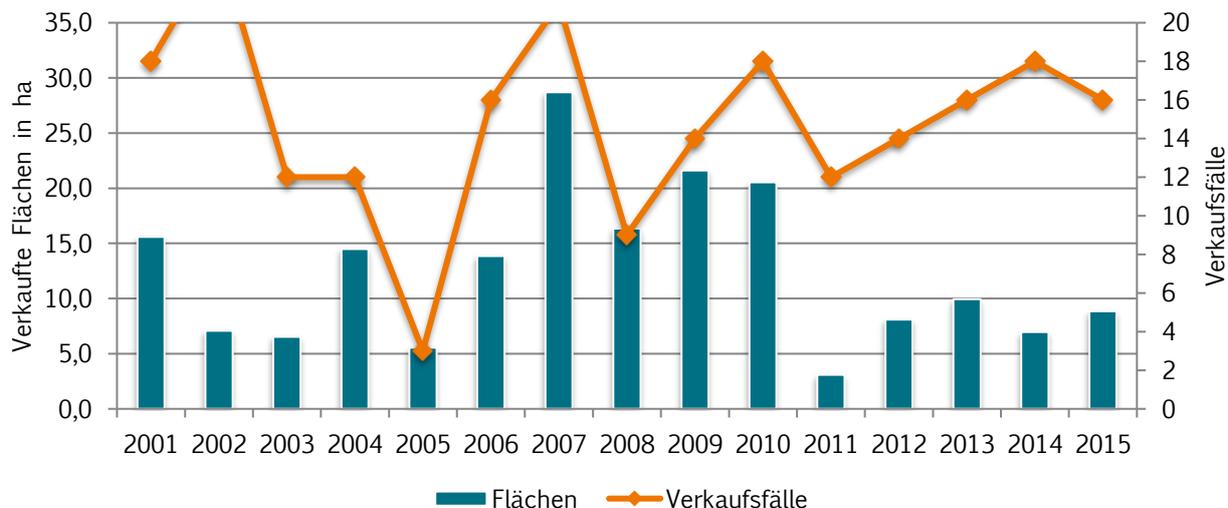
- Baugewerbe – F: 15,8%
- Verkehr und Lagerei – H: 15,6%

Die klassischen Gewerbeflächenutzer sind demnach auch in der Hansestadt Rostock die wichtigsten Nachfrager gewerblicher Bauflächen. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass sich zunehmend unternehmensbezogene Dienstleister an Gewerbestandorten niederlassen.<sup>138</sup> Zählt man die typischen unternehmensbezogenen Dienstleistungen zusammen<sup>139</sup>, so wurden zwischen 2010 und 2016 von diesen immerhin rd. 1,2 ha nachgefragt, was einem Gesamtanteil von ca. 8,4 Prozent der veräußerten Gewerbeflächen entspricht.<sup>140</sup>

### 5.3.3 Auswertung des Grundstücksmarktberichtes

Neben der Auswertung der kommunalen Veräußerungsstatistik, lassen sich die Verkäufe unbebauter Gewerbegrundstücke heranziehen, die im Rahmen der Kaufpreissammlung beim Gutachterausschuss für Grundstückswerte (GAG) erfasst werden. Dabei konzentriert man sich auf gewerbliche Grundstücke mit zukünftiger Nutzung für Produktion, Gewerbe (ohne Handel) und Industrie, ab einer Größe von 500 qm, die den Eigentümer wechselten.<sup>141</sup> Gegenüber der kommunalen Statistik bietet die Kaufpreissammlung grundsätzlich den Vorteil, dass alle genannten Verkaufsfälle, die im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsverkehrs erfolgten, erfasst werden, man also ein gutes Bild über die reale Flächennachfrage (diese ist nicht gleichzusetzen mit dem Bedarf) erhält. Zudem ermöglicht sie einen längeren Betrachtungszeitraum als die vorgenannte kommunale Veräußerungsstatistik. Hierdurch wird insbesondere auch ein ungleich höheres Volumen in den Jahren vor 2010 (v.a. 2006-2010) deutlich.

Abb. 33 Vertragsvorgänge unbebaute Gewerbegrundstücke (2001-2015)



Quelle: Der Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Hansestadt Rostock: Grundstücksmarktbericht der Hansestadt Rostock 2016  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

<sup>138</sup> Dies wird allerdings weniger durch die Veräußerungsstatistik von Bauflächen deutlich, als vielmehr durch die Bestandserhebung (Arbeitsstätten-Zählung). Denn das Maß an mehrgeschossigen, auch älteren Immobilien innerhalb von Gewerbegebieten ist in der Hansestadt Rostock auffallend hoch. Insbesondere diese Standorte, die i.d.R. angemietet werden, also nicht in der Verkaufsstatistik abzubilden sind, werden bevorzugt von Unternehmensdienstleistern in Anspruch genommen.  
<sup>139</sup> Dies sind: J (Information und Kommunikation), M (Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen) und N (Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen).  
<sup>140</sup> Darin wiederum ist noch nicht der Anteil der Dienstleistungen innerhalb von Betrieben enthalten, deren Haupttätigkeit nach wie vor die Produktion, der Handel oder die Logistik i.e.S. sind. Mit weiterer Tertiärisierung wird sich allerdings auch dieses Verhältnis zugunsten des Dienstleistungssektors verschieben.  
<sup>141</sup> Weiteres Selektionskriterium ist, dass die Fläche entweder ortsüblich erschlossen oder erschließungsbeitragsfrei ist.

**Insgesamt wurden zwischen 2001 und 2015 rd. 187,2 ha unbebaute Gewerbegrundstücke veräußert; zwischen 2011 und 2015 waren es 36,9 ha. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Nachfrage in Höhe von 12,5 ha bzw. 7,4 ha (2011- 2015).** Während das Volumen seit 2011 merklich geringer ist als in den Vorjahren, liegt die Zahl der Verkaufsfälle jedoch kaum niedriger.

Ein Abgleich mit dem relevanten Immobilienbericht der Rostocker Wirtschaftsförderung<sup>142</sup> zeigt, dass v.a. um das Jahr 2007<sup>143</sup> diverse größere Gewerbeprojekte realisiert wurden, wodurch sich die hohen Flächenverkaufszahlen erklären lassen. Beispiele für diese Jahre sind die Erweiterung von Nordex im **Güterverkehrszentrum** auf einer Fläche von rd. 30 ha (Gondel- und Flügelproduktion), die Errichtung des Großrohrwerks der Firma EEW Special Pipe Constructions im **Seehafen Rostock**<sup>144</sup> oder die Erweiterung der Produktion des Liebherr-Zulieferers Rottach (Komponenten für Hafenkranen) im nördlichen Fracht- und Fischereihafen. Zuletzt (2015) lag das Niveau bei rd. 8,8 ha. Dabei bewegte sich die Nachfrage nach Produktions- und Lagerhallen – insbesondere nach guten bis sehr guten Bestandsobjekten – auf konstant hohem Niveau, wohingegen die Angebote zurückgingen. Flächen in Wasserlage erreichten in den vergangenen Jahren sogar Preise über 180 EUR/qm (bei privaten Eigentümern) und gelten damit als stark nachgefragt.<sup>145</sup> Weitere Entwicklungen, die wiederum nicht von der kommunalen Flächenstatistik (s.o.) abgedeckt sind, betreffen z.B. das Güterverkehrszentrum, den Seehafen (weitere Expansion der Firma EEW), den nördlichen Fracht- und Fischereihafen (Produktionsstandort der Deutsche Großwärlager GmbH), das Gewerbegebiet Brückenweg/ Nördlich Containerterminal (Baumaschinenhandel der Fa. Sewecon sowie Ansiedlung der Fa. H.N. Krane; GE 13.3).

Das **Güterverkehrszentrum (GVZ) Rostock**<sup>146</sup> nimmt seit vielen Jahren eine besondere Stellung ein und konnte sich längst als Standort für transportintensives Gewerbe, ebenso wie für produzierende Unternehmen positionieren. Hierzu trägt nicht nur die räumliche Nähe zum Seehafen bei, sondern v.a. die überaus günstige Anbindung an die BAB 19 (ohne Ortsdurchfahrt). Aktuellere Entwicklungen betreffen z.B. den Ausbau des Produktionsstandorts der Nordex Energy GmbH oder die Expansionen der Spedition Heinrich Gustke. Verantwortlich für die Erschließung und Vermarktung der Gewerbegrundstücke ist der Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock (KOE). Das südlich anschließende Sondergebiet Hafenvorgelände Ost, an dem u.a. 2005 das Logistik-Zentrum von Lidl eröffnet wurde, muss im Zusammenhang mit dem eigentlichen GVZ bewertet werden, zumal sich die Standortvoraussetzungen sehr ähneln und trotz verstärkter Ausrichtung auf produzierende Tätigkeiten, auch im letztgenannten Standort, logistische Funktionen einen hohen Stellenwert einnehmen.<sup>147</sup> Beide Bereiche können somit überwiegend als „verkehrsintensiv“ klassifiziert werden.<sup>148</sup>

Der **Fracht- und Fischereihafen (RFH)** ist im Zusammenhang mit dem bereits dargestellten Ehemaligen Schlachthof Bramow zu bewerten. Schließlich reicht der südliche Bereich der primären Nutzungszone (Umschlag/ Lagerung) bis zum Alten Hafen hinunter, an den die benannte Entwicklungsfläche anschließt. Außerhalb der abgeschlossenen Hafenfläche des RFH werden einzelne Lagergebäude bereits

---

<sup>142</sup> Vgl. Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH (Hrsg.) (2008): Immobilienbericht Hansestadt Rostock (Download unter: [http://www.rostock-business.com/files/rb/en/download/2008rb\\_immobericht\\_final.pdf](http://www.rostock-business.com/files/rb/en/download/2008rb_immobericht_final.pdf))

<sup>143</sup> Allein im Jahr 2007 wurden rd. 28,7 ha verkauft.

<sup>144</sup> Aufgrund der Sonderstellung des Seehafens wird dieser hier nicht weiter beschrieben und stattdessen auf den einschlägigen Hafentwicklungsplan sowie das regionale Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft Rostock verwiesen.

<sup>145</sup> Vgl. Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH (Hrsg.) (2015): Immobilienbericht Hansestadt Rostock (Download unter: [http://www.rostock-business.com/files/rb/download/Immobilienbericht% 202015.pdf](http://www.rostock-business.com/files/rb/download/Immobilienbericht%202015.pdf))

<sup>146</sup> Die Entstehung geht auf die 1991 von der Landesregierung in Übereinstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium getroffene Wahl zur Errichtung eines Transport-Gewerbegebietes in der Nähe des Seehafens zurück.

<sup>147</sup> Der B-Plan sieht für das Sondergebiet Hafenvorgelände Ost die Ansiedlung hafengebundener Industrie vor. Dies sind vorrangig Unternehmen, deren Produktionsprozess den Hafenfunktionen Umschlag und Lagerung unmittelbar vor- oder nachgelagert sind bzw. die eindeutige Vorteile aus der Hafennähe ziehen. Frühzeitig wurde jedoch auch die Funktion als Standort für andere produzierende Betriebe geöffnet (vgl. B-Plan 16.SO.12).

<sup>148</sup> Das östlich an die Hinrichsdorfer Straße anschließende Gewerbe- und Industriegebiet Nördlich Goorsdorfer Straße wiederum hat eine eindeutige Ausrichtung auf emissionsintensive Betriebe (B-Pläne 16.GE.13 und 16.GI.13.1).

durch sekundäre Funktionen belegt,<sup>149</sup> die eine langsame Umwidmung verdeutlichen (dies wird im Masterplan für den RFH zugleich als eine wesentliche Ursache für die akute Flächenknappheit gesehen). Entlang der 2.100 m langen Kaimauer liegt eine Kombination aus emissionsintensivem Gewerbegebiet und hoch spezialisierten Einzellagen vor, wobei sich die industrielle Nutzung in nördliche Richtung zu verschieben scheint. Hingegen erfahren die südlichen Lagen eine deutliche Aufwertung in Form höherer Dienstleistungsanteile.

Das **Gewerbegebiet Brückenweg** in Dierkow-Neu ist ein weiterer Standort, dessen Vermarktung sich nicht in der kommunalen Statistik widerspiegelt, jedoch wichtige Hinweise auf die Flächennachfrage gibt. Der ab 1994 entwickelte Standort erstreckt sich über 1 km zwischen den Bahngleisen zum Überseehafen und der BAB 19 bzw. L 22. Die überregionale Erreichbarkeit gleicht somit der des weiter nördlich gelegenen GVZ. Die einzelnen Grundstückspartellen sind jedoch deutlich kleiner, weshalb zwar eine Nutzbarkeit durch einzelne kleine verkehrsintensive Betriebe gegeben ist. Überwiegend wird dieser Standort allerdings als klassisches Gewerbegebiet betrachtet, wie auch die Nutzungsverteilung und Branchenstruktur zeigen. Die Nachfrage am Brückenweg verlief in den vergangenen Jahren überaus positiv,<sup>150</sup> sodass mit dem im Jahr 2016 gefassten Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 16.GE.130 Gewerbegebiet „Verlängerung Brückenweg“ eine Erweiterung um 23 ha erfolgen soll. Als problematisch wird dabei die Erschließungssituation gewertet, da es nur eine äußere Anbindung gibt. Eine weitere Straßenanbindung im Süden ist nicht möglich. Eine fußläufige Zuwegung im Bereich der ehemaligen S-Bahn Haltestelle Rostock-Dierkow, wodurch die Straßenbahnhaltestelle Haltepunkt Dierkow besser erreichbar würde, wird kritisch gesehen (wird im Rahmen der Bebauungsplanung geprüft).

**Die aufgeführten und noch viele weitere Beispiele veranschaulichen, dass die reale Flächennachfrage deutlich über einem Durchschnittswert von 2,1 ha pro Jahr liegt,** der sich allein aus der kommunalen Flächenstatistik ableiten ließe. Andererseits ist davon auszugehen, dass auch ein über die Kaufpreissammlung ermittelter Wert von 12,5 ha (2001-2015) nicht auf zukünftige Bedarfe übertragbar sein wird, da es v.a. in den Jahren 2007 bis 2010 zahlreiche untypische Großverkäufe gab. **Dementsprechend erscheint der Mittelwert der letzten Jahre 2011 bis 2015 in Höhe von 7,4 ha weitaus realistischer, um eine ähnliche Nachfrage auch in Zukunft anzunehmen.** Dennoch muss auch hier in jedem Fall bedacht werden, dass ein entsprechendes Maß an Flächenbevorratung auch in der Hansestadt Rostock ein typisches Phänomen betriebsindividueller Grundstücksbewirtschaftung ist und nicht zwingenderweise den wirklichen Flächenbedarf widerspiegelt, der allein der aktuellen Produktion bzw. Leistungserbringung der Betriebe und Unternehmen dient. Aus diesem Grund bietet sich eine ergänzende trendbasierte Prognose des Gewerbeflächenbedarfs an.

## 5.4 Trendbasierte Gewerbeflächenbedarfsprognose bis 2035

### 5.4.1 Annahmen und Aussagekraft

Die realen Verkäufe der vergangenen Jahre lassen wichtige Rückschlüsse auf Quantitäten und Qualitäten hinsichtlich nachgefragter Lagen, Flächengrößen, Erschließungsmerkmale etc. zu.

Verschiedene Entwicklungen und Faktoren deuten darauf hin, dass in der Hansestadt Rostock der Bedarf an gewerblichen Bauflächen deutlich über 2,1 ha liegt, wobei auch die Auswertung des Grundstücksmarktberichtes (7,4 ha bzw. 12,5 ha) nicht uneingeschränkt in die Zukunft fortgeschrieben werden sollte.

Aus diesem Grund wird ergänzend eine trendbasierte Gewerbeflächenbedarfsprognose herangezogen, um den Gewerbeflächenbedarf bis zum Zieljahr 2035 zu schätzen. Im Kern basiert das verwendete

<sup>149</sup> Siehe dazu auch CPL (2014): Masterplan Rostocker Fracht- und Fischereihafen. Vision – Mission - Ziele. Untersuchung im Auftrag der Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH

<sup>150</sup> Vgl. Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH (Hrsg.) (2015): Immobilienbericht Hansestadt Rostock (Download unter: [http://www.rostock-business.com/files/rb/download/Immobilienbericht% 202015.pdf](http://www.rostock-business.com/files/rb/download/Immobilienbericht%202015.pdf))

Modell auf dem Ansatz des sog. TBS-GIFPRO,<sup>151</sup> der von der cima weiter angepasst und auf die regionalen Ausgangsbedingungen bezogen wird. Das Modell stellt eine Kombination aus Bedarfsschätzung anhand der Beschäftigtenzahlen und Ansiedlungsanlass-bezogener Berechnung dar, wobei zugleich die Statuswechsel von Unternehmen (Neugründung, Erweiterung, Verlagerung, Schließung) mit einfließen.<sup>152</sup> Durch die Schätzung des Flächenverbrauchs auf Basis der Beschäftigtenzahlen und -entwicklung, wird zugleich eine tiefe Branchendifferenzierung (Wirtschaftsabschnitte) möglich, wodurch sich wiederum auch Aussagen bezüglich der nachgefragten Standortfaktoren bzw. Standorttypen treffen lassen. Dazu wird eine Differenzierung der Beschäftigten nach WZ-Klassifizierung in 18 Branchen vorgenommen, die anschließend 7 Unternehmenstypen zugeordnet werden (Gewichtung). Die nach Unternehmenstypen differenzierten Beschäftigten bzw. die sich ergebenden Flächenbedarfe werden anschließend den relevanten Standorttypen zugeordnet, die in Kap. 3.2 bereits dargestellt wurden. Zur Schätzung der Beschäftigtenzahl wird ein Modell gewählt, das einerseits eine Orientierung an der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung der Stadt vornimmt. Eine solche enge Kopplung an der durch die Stadt Rostock erstellten **Bevölkerungsprognose bis 2035** wird explizit gefordert.

Andererseits liegen durch das Regionale Flächenkonzept (RFK) der Hansestadt Rostock und v.a. durch den **Hafenentwicklungsplan 2030** eigene Flächenbedarfsschätzungen für die Hafenflächen vor, die auch methodisch entsprechend zu berücksichtigen sind. Denn eine eindeutige Differenzierung der in der Gewerbeflächenbedarfsprognose betrachteten Flächennachfrage von den Nachfragern nach Hafenflächen bzw. hafennahen Flächen ist auf Branchenebene nicht möglich (dies zeigt auch die Realität). Anzumerken ist, dass die Beschäftigtenzahl lediglich eine „Hilfsgröße“ zur Flächenbedarfsschätzung darstellt, jedoch in den meisten Wirtschaftsabschnitten hoch mit der realen Flächennachfrage (höher noch als bspw. die Bruttowertschöpfung) korreliert und sich deshalb besonders anbietet. Das Modell unterstellt also auf indirektem Weg einen positiven Zusammenhang zwischen Beschäftigtenzahl und Flächenverbrauch.<sup>153</sup> Aus diesem und v.a. einem weiteren Grund stellt das trendbasierte Prognosemodell eine zentrale Grundlage zur Einschätzung des künftigen Gewerbeflächenbedarfs dar: Unter Kenntnis der real nachgefragten Standorttypen sowie der standortpolitischen Entwicklungsabsichten, kann eine nach Standorttypen differenzierte Prognose erfolgen.

## 5.4.2 Beschäftigtenprognose im Grundmodell

Der Kern des Prognosemodells ist die Schätzung der Beschäftigtenentwicklung zwischen 2015 und 2035. Hierzu wird auf Grundlage der Beschäftigtenstatistik der Jahre 2000 bis 2015 eine Trendprognose erstellt, wobei angenommen wird, dass sich die weitere wirtschaftliche Entwicklung bis 2035 tendenziell so verhält, wie in der Vergangenheit (also seit 2000). Der lange Stützzeitraum umfasst mehrere Konjunkturzyklen. Dies sollte auch für die Zukunft angenommen werden.

Ohne Bezug auf die Prognose der Bevölkerung bzw. der sich daraus ergebenden Arbeitsplatzeffekte, lässt sich in diesem Modell der Trendfortschreibung ein deutlicher Anstieg der Gesamtbeschäftigtenzahl von rd. 86.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB) im Jahr 2015 auf rd. 94.900 SvB im Zieljahr 2035 ableiten, der sich in unterschiedlichem Maße in den einzeln betrachteten Branchen niederschlägt. Während das Gesamtergebnis nachfolgend lediglich für Vergleichszwecke dienen soll, werden die ermittelten Anteile der jeweiligen Branchen wiederum (vereinfachend) dazu verwendet, aus den generalisierten Sonderentwicklungen (auf Basis der Bevölkerungsprognose) Aussagen zu einzelnen Branchen zu gewinnen.

---

<sup>151</sup> Vgl. dazu auch Deutsches Institut für Urbanistik (2010): Stadtentwicklungskonzepte für Gewerbeflächen. Das Beispiel der Landeshauptstadt Potsdam – Ein Werkstattbericht. Difu-Impulse, Bd. 4/2010

<sup>152</sup> Die Methodik des Modells wird ausführlich im Anhang beschrieben.

<sup>153</sup> Somit würde auch ein möglicherweise starkes Beschäftigtenwachstum in den ersten Jahren der Prognose, welches höher als der ermittelte Zielwert im Jahr 2030 läge, keine Rückschlüsse auf die Genauigkeit der Prognose ermöglichen. Denn allein aufgrund des stetigen Freifallens von Flächen/ Immobilien im Zuge von Nutzerwechseln würde bereits eine über die Jahre konstante Beschäftigtenzahl einen wachsenden Flächenverbrauch nach sich ziehen. Dies zeigen auch die offiziellen bundesweiten Flächennutzungsstatistiken.

Den Ergebnissen des Grundmodells zufolge ist zu erwarten, dass sich das zukünftige Beschäftigtenwachstum in Rostock insbesondere auf das Gesundheits- und Sozialwesen, die sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (ein hoher Anteil davon ist Gewerbeflächen relevant), das Verarbeitende Gewerbe sowie auch auf den Einzelhandel (teilweise sicherlich bedingt durch weiter zunehmende Teilzeitbeschäftigung) und das Gastgewerbe beziehen wird.

Während sich diese Ergebnisse vor allem auf die bisherige, reale Beschäftigungsdynamik beziehen und der Annahme einer ähnlichen Tendenz auch in Zukunft folgen, zeigt sich bei gleichzeitiger Berücksichtigung der kommunalen Bevölkerungsprognose ein leicht verändertes Bild.

Abb. 34 Schätzung der Beschäftigtenentwicklung bis 2035 im Grundmodell

	2007	2015	2035	Anteil
<b>Bergbau, Steine und Erden</b>	0	41	48	0,05%
<b>Verarbeitendes Gewerbe</b>	5.915	8.332	8.654	9,12%
<b>Energie, Wasser, Abwasser, Umwelt</b>	2.694	2.252	2.469	2,60%
<b>Baugewerbe</b>	2.823	3.082	3.491	3,68%
<b>Handel; Instandh. und Reparatur von Kfz</b>	8.324	9.546	9.837	
Kfz-Handel; Instandhaltung und Reparatur	1.396	1.506	1.698	1,79%
Handelsvermittlung und Großhandel	2.051	1.905	1.823	1,92%
Einzelhandel	4.877	6.135	6.494	6,84%
<b>Verkehr und Lagerei</b>	5.864	6.296	6.493	
Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen; Schiffahrt; Luftfahrt; Post-, Kurier- und Expressdienste	3.842	4.193	4.462	4,70%
Lagerei + Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr (52)	2.022	2.103	2.261	2,38%
<b>Gastgewerbe</b>	3.089	4.459	6.113	6,44%
<b>Information und Kommunikation</b>	1.452	1.703	1.953	2,06%
<b>Finanz- und Versicherungsdienstleistungen</b>	1.936	1.985	1.766	1,86%
<b>Grundstücks- und Wohnungswesen</b>	1.485	1.561	1.288	1,36%
<b>Freiberufliche, wissensch. und technische Dienstleistungen</b>	4.183	4.915	5.334	
Rest, ohne FuE	3.198	3.555	3.795	4,00%
Forschung und Entwicklung	985	1.360	2.016	2,12%
<b>Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen</b>	8.100	11.205	15.428	16,26%
<b>Öffentliche Dienstleistungen</b>	7.535	5.687	5.250	5,53%
<b>Erziehung und Unterricht</b>	6.055	5.824	5.324	5,61%
<b>Gesundheits- und Sozialwesen</b>	11.571	15.634	17.254	18,18%
<b>Kunst, Unterhaltung und Erholung, sonstige DL.</b>	4.597	3.652	3.242	3,42%
<b>Summe</b>	<b>75.623</b>	<b>86.174</b>	<b>94.829</b>	
übrige	67	83		
<b>Beschäftigte insgesamt</b>	<b>75.690</b>	<b>86.257</b>	<b>94.890</b>	

Quelle: Beschäftigtenstatistik der BA (Stand: 30.08.2016)  
 Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

### 5.4.3 Kopplung an die Bevölkerungsprognose der Hansestadt Rostock

Da die Bevölkerungsprognose der Hansestadt Rostock bis 2035 geht von einer deutlich zunehmenden Einwohnerentwicklung von ca. 206.000 Einwohnern (2015)<sup>154</sup> auf rd. 231.000 Personen bis 2035 ausgeht, deren Wirkungen sich nicht in selbigem Maße in der Trendfortschreibung der Beschäftigten im Grundmodell niederschlagen, wird eine ergänzende Schätzung vorgenommen.<sup>155</sup>

Diese basiert auf der Ermittlung der mit der Einwohnerprognose voraussichtlich einhergehenden Erwerbspersonen- und Erwerbstätigenentwicklung (an Wohn- und Arbeitsort), die wiederum auf die zu erwartende Beschäftigtenzahl (SvB am Arbeitsort) bezogen wird. Dadurch wird das Ergebnis für das trendbasierte Bedarfsprognose-Modell verwendbar.

Hierzu wird u.a. eine Shift-Analyse unter Rückgriff auf die BBSR-Raumordnungsprognose für die Raumordnungsregion „Mittleres Mecklenburg/Rostock“ genutzt. Es erfolgt eine indirekte Berücksichtigung von Pendlerverflechtungen, Erwerbslosigkeit, Erwerbstätigen<sup>156</sup>- und Erwerbsquote.<sup>157</sup>

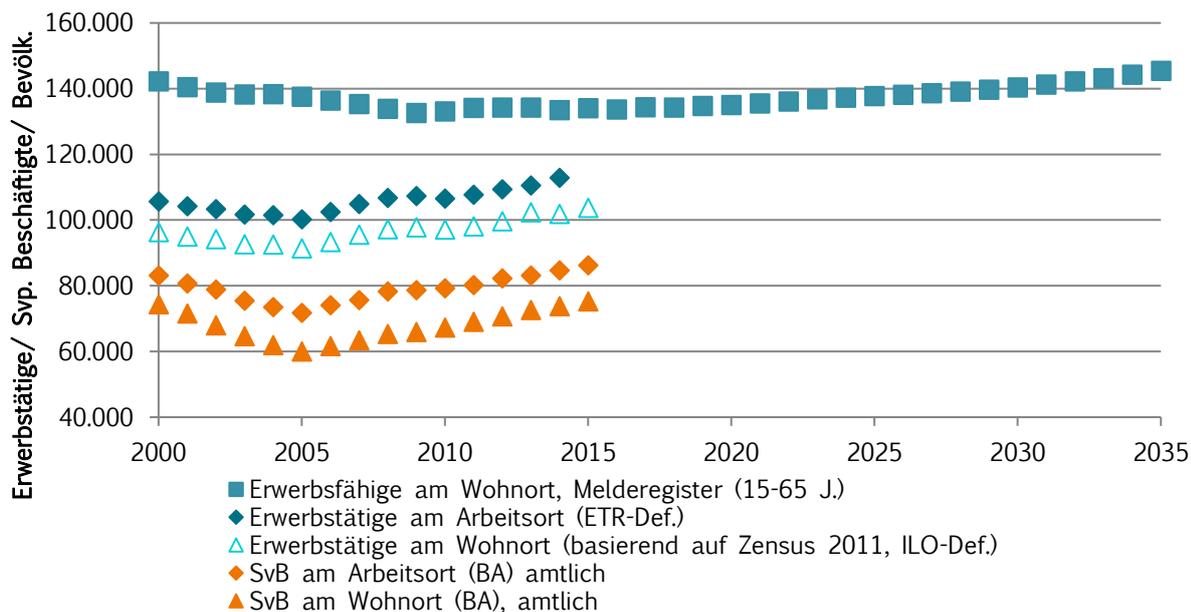
<sup>154</sup> Aktuelle amtliche Zahlen für den 31.12.2016 liegen nach Angabe der Hansestadt Rostock bei rd. 208.000 Einwohnern.

<sup>155</sup> Eine bewertende Einschätzung der Prognose wird hier nicht vorgenommen. Vergleiche mit anderen Großstädten bzw. Prognosen verdeutlichen jedoch die positiven Grundannahmen.

<sup>156</sup> Erwerbstätigenquote: Anteil der Erwerbstätigen einer Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung derselben Altersgruppe.

<sup>157</sup> Anteil der Erwerbspersonen – also Personen, die Arbeit haben (Erwerbstätige) oder suchen (Erwerbslose) – an der gleichaltrigen Gruppe in der Gesamtbevölkerung.

Abb. 35 Erwerbstätige, Erwerbsfähige (Prognose) und Beschäftigte, HRO



Definitionen: siehe Fußnote<sup>158</sup>

Quellen: Hansestadt Rostock, 2016 (Statistikstelle der HRO); VGR der Länder; Zensus 2011; eigene Schätzungen

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Die Prognose der Statistikstelle der Hansestadt Rostock zur Bevölkerungsentwicklung basiert u.a. auf Erwartungen zur Entwicklung bestimmter Altersgruppen, die wiederum wesentliche Informationen zur Schätzung der Erwerbstätigen (ET) enthalten. So geht aus der Prognose hervor, dass die Zahl der Erwerbsfähigen (am Wohnort) ab dem Jahr 2019 deutlich wachsen wird.<sup>159</sup> Gleichzeitig ist anzunehmen, dass damit auch die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort Rostock korreliert, worauf auch die Analyse der Pendlerentwicklung schließen lässt (vgl. Kap. 2.3).

Im Ergebnis resultiert in diesem Modell eine deutlich positive Gesamtbeschäftigtenentwicklung (SvB am Arbeitsort Rostock) von rd. 86.300 Beschäftigten im Jahr 2015 auf nunmehr 97.810 SvB im Zieljahr 2035. Überträgt man die im Grundmodell ermittelten Anteilswerte der einzelnen Branchen auf die nun prognostizierte Gesamtbeschäftigung, so zeigt sich ein sehr starkes absolutes Wachstum zwischen 2015 und 2035 – analog zum Grundmodell – u.a. in folgenden Branchen:

- Gesundheits- und Sozialwesen
- Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen
- Verarbeitendes Gewerbe
- Verkehr und Lagerei
- Einzelhandel
- Gastgewerbe
- Baugewerbe
- Forschung und Entwicklung

<sup>158</sup> Erwerbsfähige (Wohnort): Bevölkerung (hier gem. Melderegister der Hansestadt Rostock) im Alter von 15 bis < 65 J.; Erwerbspersonen: Erwerbstätige + Erwerbslose; Erwerbstätige (Arbeitsort): Arbeitnehmer (Arbeiter, Angestellte, Beamte, geringfügig Beschäftigte, Soldaten) und Selbstständige bzw. mithelfende Familienangehörige (Nicht abzählbar (wird auf Basis versch. Datenquellen berechnet)); Erwerbstätige (Wohnort) hier: basierend auf Zensus (2011) und jährlichem Mikrozensus; Beschäftigte (Arbeitsort): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (AO=WO sowie Einpendler)

<sup>159</sup> Weiterhin ist das Verhältnis von Erwerbstätigkeit (ET) am Wohn- und am Arbeitsort relevant. Der Anteil der Erwerbstätigen (ET) am Wohnort (WO) je Erwerbstätigem am Arbeitsort (AO) wird dabei, unter Zugrundelegung verschiedener Statistiken, auf rd. 90% geschätzt. Hieraus lässt sich ein rechnerischer Anteil der SvB am WO je SvB am Arbeitsort in Höhe von 87,2% im Jahr 2015 ableiten (2000: 89,5%), woran sich auch die weiteren Schätzungen orientieren.

So wuchs die Gesamtbeschäftigtenzahl im Betrachtungszeitraum zwischen 2000 und 2015 real um rd. 3,8% innerhalb von 15 Jahren und um immerhin 14% zwischen 2007 und 2015.<sup>160</sup> Das hier prognostizierte weitere Wachstum würde bei 13,4% innerhalb der nächsten 20 Jahre liegen.

Ob diese Schätzung eintrifft, ist von der Entwicklung der zugrundeliegenden Annahmen und Parameter abhängig. So wird immerhin erwartet, dass die Erwerbsfähigenzahl am Wohnort Rostock zwischen 2015 und 2035 von 134.073 auf 145.373, also um 8,4% wächst.

Angesichts eines zugleich hohen und weiter zunehmenden Einpendlerüberschusses aus dem näheren Umland – und nur geringer Arbeitslosigkeit – erscheint die Annahme eines solch starken Beschäftigtenzuwachses am Arbeitsort Rostock daher plausibel. Dementsprechend soll diese Schätzung im folgenden Verlauf der Gewerbeflächenbedarfsprognose zugrunde gelegt werden, wobei es vorab einer weiteren Anpassung bedarf.

Abb. 36 Schätzung der Beschäftigtenentwicklung mit Bevölkerungseffekt

	2007	2015	2035	Anteil	2035
<b>Bergbau, Steine und Erden</b>	0	41	48	0,05%	<b>49</b>
<b>Verarbeitendes Gewerbe</b>	5.915	8.332	8.654	9,12%	<b>8.920</b>
<b>Energie, Wasser, Abwasser, Umwelt</b>	2.694	2.252	2.469	2,60%	<b>2.545</b>
<b>Baugewerbe</b>	2.823	3.082	3.491	3,68%	<b>3.599</b>
<b>Handel; Instandh. und Reparatur von Kfz</b>	8.324	9.546	9.837		
Kfz-Handel; Instandhaltung und Reparatur	1.396	1.506	1.698	1,79%	<b>1.750</b>
Handelsvermittlung und Großhandel	2.051	1.905	1.823	1,92%	<b>1.879</b>
Einzelhandel	4.877	6.135	6.494	6,84%	<b>6.694</b>
<b>Verkehr und Lagerei</b>	5.864	6.296	6.493		
Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen; Schiffahrt; Luftfahrt; Post-, Kurier- und Expressdienste	3.842	4.193	4.462	4,70%	<b>4.599</b>
Lagerei + Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr (52)	2.022	2.103	2.261	2,38%	<b>2.331</b>
<b>Gastgewerbe</b>	3.089	4.459	6.113	6,44%	<b>6.301</b>
<b>Information und Kommunikation</b>	1.452	1.703	1.953	2,06%	<b>2.013</b>
<b>Finanz- und Versicherungsdienstleistungen</b>	1.936	1.985	1.766	1,86%	<b>1.821</b>
<b>Grundstücks- und Wohnungswesen</b>	1.485	1.561	1.288	1,36%	<b>1.327</b>
<b>Freiberufliche, wissensch. und technische Dienstleistungen</b>	4.183	4.915	5.334		
Rest, ohne FuE	3.198	3.555	3.795	4,00%	<b>3.912</b>
Forschung und Entwicklung	985	1.360	2.016	2,12%	<b>2.078</b>
<b>Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen</b>	8.100	11.205	15.428	16,26%	<b>15.903</b>
<b>Öffentliche Dienstleistungen</b>	7.535	5.687	5.250	5,53%	<b>5.412</b>
<b>Erziehung und Unterricht</b>	6.055	5.824	5.324	5,61%	<b>5.487</b>
<b>Gesundheits- und Sozialwesen</b>	11.571	15.634	17.254	18,18%	<b>17.784</b>
<b>Kunst, Unterhaltung und Erholung; sonstige DL.</b>	4.597	3.652	3.242	3,42%	<b>3.342</b>
<b>Summe</b>	<b>75.623</b>	<b>86.174</b>	<b>94.829</b>		<b>97.747</b>
übrige	67	83			
<b>Beschäftigte insgesamt</b>	<b>75.690</b>	<b>86.257</b>	<b>94.890</b>		<b>97.810</b>

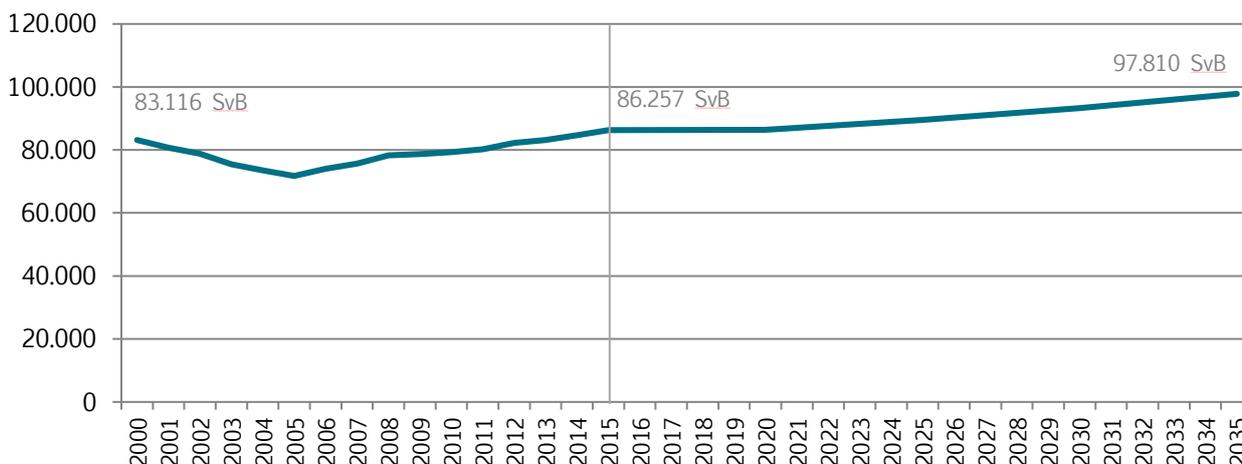
Anmerkung: Es gilt allein die letzte Spalte (die vorletzten vier Spalten dienen allein dem Vergleichszweck. In der oberen Zeile grau unterlegt ist das Ergebnis der Ausgangsprognose, an deren Branchenanteilen sich die hiesige Prognose orientiert)

Quelle: Beschäftigtenstatistik der BA (Stand: 30.08.2016)

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

<sup>160</sup> Bei dieser enormen Steigerung sind – neben den Ansiedlungs- und Expansionserfolgen – sicherlich auch die Effekte der Wirtschafts- und Finanzkrise zu berücksichtigen, wie etwa das starke Wirtschaftswachstum nach 2009. Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass seit dem 1. Januar 2015 der allgemeine gesetzliche Mindestlohn flächendeckend eingeführt wurde. Hierdurch wurden Minijobs abgebaut und im Gegenzug sozialversicherungspflichtige Beschäftigung aufgebaut. Jedoch zeigt die Entwicklung zwischen 2007 und 2014 (also bis zum Vorjahr der Mindestlohneinführung) eine sehr ähnliche Dynamik (11,9% Wachstum), was letztere Annahme wiederum relativiert.

Abb. 37 Geschätzte Beschäftigtenentwicklung (SvB) bis 2035 (Bevölkerungseffekt)



Quelle: Beschäftigtenstatistik der BA (Stand: 30.08.2016)  
 Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

#### 5.4.4 Hafenflächenbedarf Überseehafen

Vor allem der Überseehafen Rostock (ÜSH) verfügt aufgrund seiner Größe und funktionalen Bedeutung über besondere Standortvoraussetzungen. Die aktuelle Fläche des Sondergebietes (SO) Hafen umfasst 780 ha (2008 waren es 768 ha), die sich in 626 ha Nutzflächen und 154 ha Entwicklungsflächen unterteilen,<sup>161</sup> Die Hafenfläche insgesamt liegt in Rostock sogar bei 832 ha (brutto), einschließlich 180 ha interner Erweiterungsflächen.<sup>162</sup> Gemäß dem Regionalen Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft (RFK) entfällt davon ein Anteil über rd. 276 ha (brutto) auf Logistik und Industrie,<sup>163</sup> rd. 345 ha (brutto) wird für Umschlag und Lagerung verbucht.<sup>164</sup>

Der Flächenbedarf von Unternehmen und Betrieben, welche die sehr speziellen Standortfaktoren des Hafens erfordern, also zur sog. „hafengebundenen Wirtschaft“ zählen, lässt sich kaum mittels eines trendbasierten Gewerbeflächenbedarfsprognose-Modells erfassen. Dies begründet sich nicht zuletzt durch die Tatsache, dass der Hafen zugleich auch einen institutionalisierten Raum darstellt.<sup>165</sup> Aus diesem Grund werden für gewöhnlich die Flächenbedarfe entsprechender Funktionen bzw. Betriebe über Entwicklungen bspw. des erwarteten Güterumschlagvolumens, Flächenproduktivitäten, anlagen- und gutartenspezifische Besonderheiten (z.B. durch Einzelgespräche mit einschlägigen Unternehmen/ Institutionen erfasst) sowie Ansiedlungsanfragen und anderen Quellen<sup>166</sup> ermittelt.

<sup>161</sup> Stand: 2011 (Quelle: Inros Lackner AG/ Baltic Marine Consult (2013): Aktualisierung und Konkretisierung des Regionalen Flächenkonzeptes hafenauffine Wirtschaft Rostock, Hansestadt Rostock (Hrsg.))

<sup>162</sup> Vgl. Inros Lackner AG/ Baltic Marine Consult (2010): Regionales Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft Rostock (RFK), Hansestadt Rostock (Hrsg.); Hansestadt Rostock/ Rostock Port (Hrsg.): Aktualisierung des Hafenentwicklungsplans der Hansestadt Rostock (HEP 2030), Stand Sept. 2016

<sup>163</sup> Vgl. Hansestadt Rostock/ Rostock Port (Hrsg.): Aktualisierung des Hafenentwicklungsplans der Hansestadt Rostock (HEP 2030), Stand Sept. 2016, S. 95

<sup>164</sup> Vgl. Inros Lackner AG/ Baltic Marine Consult (2010): Regionales Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft Rostock (RFK), Hansestadt Rostock (Hrsg.)

<sup>165</sup> Hierauf sollte hingewiesen werden, weil sich – abgesehen von den klassischen Lager- und Umschlagsflächen entlang der Kaikanten – zahlreiche weitere harte Standortfaktoren innerhalb eines festgesetzten SO Hafen im Einzelfall kaum von denen eines typischen Gewerbestandortes (GI oder GE) unterscheiden werden, wie auch der Branchenvergleich zeigt. Dennoch können die sog. „weichen“ Standortfaktoren, die mit dem Hafenbetrieb einhergehen (dazu gehören z.B. die verschiedenen Serviceleistungen sowie auch das Hafen-Image), sich wesentlich von denen eines GE oder GI unterscheiden.

<sup>166</sup> Zusätzlich werden im RFK auch Vergleiche der Reserveflächen an Hafenstandorten im Ostseeraum im Verhältnis zur Gesamthafenfläche vorgenommen.

Besonders deutlich lassen sich die unterschiedlichen Voraussetzungen anhand der Flächenkennziffer (FKZ) des Überseehafens darstellen: So entfallen auf jeden einzelnen Beschäftigten im Bereich des SO Hafens im Durchschnitt 1.355 qm Bruttofläche, was in etwa 950 qm netto entspricht.<sup>167</sup> Innerhalb von klassischen Gewerbegebieten sowie auch Logistikstandorten liegt dieser Wert, je nach Branche, i.d.R. zwischen 75 und 350 qm, also deutlich unter diesem Wert. Der Versuch, den Flächenbedarf für die Hafenwirtschaft mittels eines beschäftigtenbasierten Ansatzes einzuschätzen, würde demnach vorab eine tiefe Ausdifferenzierung der einzelnen Hafenfunktionen und der damit verbundenen Beschäftigung voraussetzen; ebenso wäre der besondere Zusammenhang von Flächenbedarf und einzelbetrieblichen Entwicklungen zu berücksichtigen.

Dies kann nicht Gegenstand eines Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes sein. Vielmehr müssen besondere Anforderungen und Entwicklungen solcher Art gesondert betrachtet werden. Zu diesem Zweck wurden in den letzten Jahren das Regionale Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft (RFK) und v.a. der Hafenentwicklungsplan Hansestadt Rostock (HEP) aufgestellt, die seitdem laufend fortgeschrieben werden. Während der HEP im Kern auf einer Umschlagprognose des ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) beruht und den Flächenbedarf für **Umschlagsflächen** ermittelt, wurde der Flächenbedarf für hafenauffine **Dienstleistung/ Logistik und hafenauffine Gewerbe/ Industrie** erstmals mit der Aufstellung des RFK 2009 geschätzt. Der in der Summe ermittelte zusätzliche Flächenbedarf außerhalb des gegenwärtigen Flächenbestands des Hafens (also der „externer Flächenbedarf“) wird für die drei genannten Funktionen Umschlag, Logistik und Industrie bis zum Jahr 2030 auf insgesamt 660 ha (Bruttofläche) geschätzt.

Die ermittelten Flächenbedarfe (insges.) des RFK von 2008/09, 2010 und 2013 sowie auch im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des HEP 2030 unterscheiden sich diesbezüglich nicht. Hingegen gibt es über die Zeit hinweg jedoch gewisse Anpassungen bei der räumlichen Verteilung der entsprechenden Angebotsflächen („Reallayout“), die zur Deckung des Gesamtbedarfs dienen sollen. Grundsätzlich soll der Bedarf an Flächen für die hafenauffine Wirtschaft sowohl auf dem Hoheitsgebiet der Hansestadt Rostock (intern) als auch auf dem Gebiet angrenzender Gemeinden (extern) gedeckt werden, wozu es entsprechende Kooperationsvereinbarungen gibt. Bei der beabsichtigten Verteilung des Bedarfs wurden in den letzten Jahren unterschiedliche Ansätze verfolgt. Von den ermittelten 660 ha für zusätzlichen Flächenbedarf, sollen entsprechend dem aktuellen Reallayout 375 ha auf Rostocker Stadtgebiet und die verbleibenden 285 ha außerhalb Rostocks realisiert werden. Dieser Flächenbedarf durch hafenauffine Branchen bis zum Jahr 2025/2030 wird auch im Rahmen der Arbeitsgruppentreffen zum vorliegenden Gewerbeflächenentwicklungskonzept bestätigt. Die Verteilung dieses Stadt-internen Bedarfs soll sich gem. RFK 2013 auf die Hafenentwicklungsflächen Ost (215 ha) und West (160 ha) beziehen.<sup>168</sup>

Diese bereits im RFK 2008/09 vorgenommene Anordnung führte in der Fortschreibung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm (RREP) „Rostock-Mittleres Mecklenburg“ vom August 2011 zur Flächenausweisung der östlichen (Bereich Peez) und westlichen (Bereich Krummendorf/ Warnowrande) Hafenerweiterungsgebiete als Vorbehaltsgebiete für die Entwicklung von Gewerbe- und Industriestandorten.<sup>169</sup> Im aktuellen Entwurf zum HEP 2030 (Stand 2016) wird weiterhin konkretisiert, dass von dem im RFK ermittelten Gesamtbedarf an hafenauffinen Flächen (660 ha) immerhin rd. 590 ha auf Industrie- und Logistikfunktionen entfallen und 70 ha auf Umschlag und Lagerung<sup>170 171</sup>.

<sup>167</sup> Annahme: Bis zu 30% einer Bruttofläche entfallen auf Erschließung, Grünflächen und Gemeinbedarfsflächen.

<sup>168</sup> Im RFK 2010 war noch eine Verteilung von 275 ha auf den Hafennahen Raum HRO und 95 ha auf die Fläche unmittelbar angrenzenden Gemeinden (SUR) vorgesehen, also insgesamt 370 ha.

<sup>169</sup> Rostock-Seehafen Ost (mit 200 ha) und Rostock-Seehafen West (mit 121 ha).

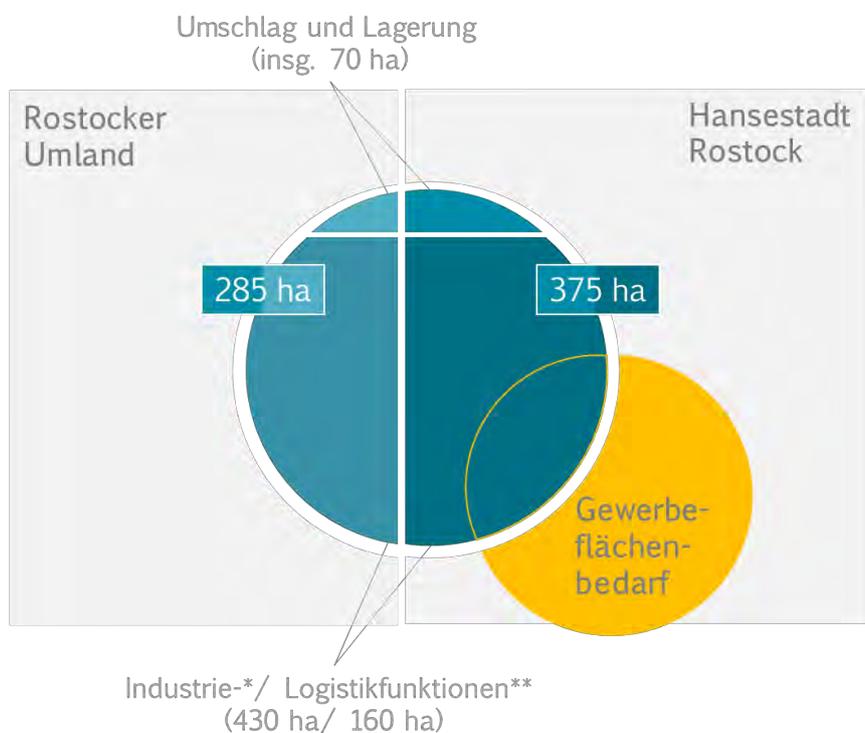
<sup>170</sup> Quelle: Hansestadt Rostock/ Rostock Port (Hrsg.): Aktualisierung des Hafenentwicklungsplans der Hansestadt Rostock (HEP 2030), Stand Sept. 2016, S. 96. Diese Klassifizierung umfasst „Flächen für „hafenauffine Industriebetriebe“ (430 ha) zzgl. eines Anteils an den DGL-Flächen (Dienstleistung, Gewerbe, Logistik) (160 ha), die von Zulieferern, Dienstleistern, Ausbildungs- und Verwaltungseinrichtungen etc. beansprucht werden.

<sup>171</sup> Im HEP wiederum liegen die Umschlagflächenbedarfe bei rd. 108 ha, darunter 49 ha für den konventionellen Umschlag und 59 ha für Fähr-/RoRo-Verkehre (Quelle: Interne Mitteilung zur Aktualisierung des HEP 2030 (17.01.2017)). Das Auseinanderfallen der Angaben ist durch eine unterschiedliche Flächensystematik von HEP und RFK begründet.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass durch die genannten Fachplanungen ein zusätzlicher **Flächenbedarf für die hafenaffine Wirtschaft in Höhe von 375 ha auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock** geschätzt wird.

Da die Systematik dieser Flächenbedarfsermittlung nicht mit derjenigen des vorliegenden Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes vergleichbar ist, zugleich aber auch nicht vermieden werden kann, dass teilweise von den gleichen Flächennachfragern bzw. Betrieben die Rede ist,<sup>172</sup> müssen die Aussagen zum Flächenbedarf im RFK und HEP gesondert betrachtet werden. Der Flächenbedarf für die sog. „Industrie- und Logistikfunktion“ ist somit nicht Gegenstand der Gewerbeflächenbedarfsprognose der vorliegenden Untersuchung. Allerdings haben die im RFK und HEP ausgewiesenen Flächenbedarfe für hafenaffine Betriebe Auswirkungen auf das hiesige Ergebnis der Gewerbeflächenbedarfsprognose, da v.a. ein gewisser Anteil der im RFK dargestellten Industrie- und Logistikfunktionen grundsätzlich auch an Gewerbestandorten untergebracht werden können, die Gegenstand hiesiger Untersuchung sind (siehe dazu Kap. 5.5). Die Abbildung (Abb. 38) verdeutlicht diesen Zusammenhang nochmals.

Abb. 38 Methodische Unterscheidung von Hafensflächen- und Gewerbeflächenbedarf



Anmerkung: Industriefunktionen (430 ha): Industrieansiedlungen; Logistikfunktionen (160 ha): Dienstleistungs- Gewerbe- und Logistikansiedlungen; Umschlag und Lagerung (70 ha): Umschlag und operative Lagerung

Quelle: Hansestadt Rostock/ Rostock Port (Hrsg.): Aktualisierung des Hafenenwicklungsplans der Hansestadt Rostock (HEP 2030), Stand Sept. 2016; Inros Lackner AG/ Baltic Marine Consult (2010): Regionales Flächenkonzept hafenaffine Wirtschaft Rostock (RFK), Hansestadt Rostock (Hrsg.)

Darstellung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Da die hier verwendete Trendprognose im Kern auf einem beschäftigtenbasierten Ansatz beruht, wozu die Gesamtbeschäftigung (SvB) der Stadt herangezogen wird – also auch die Beschäftigtenzahl innerhalb des SO Hafen –, müssen die Beschäftigten der hafenaffinen Wirtschaft im Zuge unserer Gewerbeflächenbedarfsprognose unberücksichtigt bleiben bzw. nachträglich heraus gerechnet werden, um

<sup>172</sup> Sowohl der HEP als auch das RFK beziehen sich teilweise auf Betriebe bzw. Flächennachfrager, die ebenso im direkten, wie auch im weiteren Umfeld von hafenstandorten untergebracht werden können und vielfach typische Gewerbegebiets-Nachfrager sind. Dies wird auch in einem modifizierten Reallayout des RFK 2010 sehr deutlich (vgl. Hansestadt Rostock/ Rostock Port (Hrsg.): Aktualisierung des Hafenenwicklungsplans der Hansestadt Rostock (HEP 2030), Stand Sept. 2016, S. 97).

später beide Ergebnisse, also die des RFK und HEP sowie des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes, nebeneinander stellen zu können (in der Abbildung der dargestellte Überschneidungsbereich).

Hierfür wird auf eine aktuelle Untersuchung der Universität Rostock zurückgegriffen, worin die Beschäftigtenzahl der Unternehmen auf dem Gelände des Rostocker Überseehafens (ÜSH) geschätzt wird.<sup>173</sup>

In dem Gutachten wird deren Gesamtzahl durch Hochrechnung auf 4.619 geschätzt. Zur Übertragung bzw. Umrechnung auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche entsprechend der WZ-Klassen, wird hier eine Kombination aus Einzelrecherchen zu Beschäftigtenzahlen der ansässigen Betriebe<sup>174</sup> und durchschnittlicher Beschäftigtenzahl (mit Gewichtung) gewählt. Im Ergebnis dieser Analyse reduziert sich die dem trendbasierten Gewerbeflächenprognose-Modell zugrunde zu legende Beschäftigtenzahl entsprechend. Die geschätzten Auswirkungen, die sich gegenüber der Prognose mit Sondereffekt „Bevölkerungsprognose“ ergeben (vgl. Abb. 36), zeigen sich nun insbesondere im Verarbeitenden Gewerbe, bei Verkehr und Lagerei, der Erbringung von Sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen sowie auch bei der Öffentlichen Verwaltung, die im Hafen vertreten sind. **Insgesamt liegt die relevante Ausgangsbasis nun bei rd. 92.700 Beschäftigten, die wiederum zu unterschiedlichen Anteilen – also nicht vollständig – in die nachfolgend dargestellte trendbasierte Gewerbeflächenbedarfs-Prognose einfließen** (vgl. Abb. 39).

Dass neben den Beschäftigten im Bereich des Überseehafens (ÜSH) auf eine zusätzliche Berücksichtigung der Beschäftigten im **Fracht- und Fischereihafen (RFH)** sowie dem Kreuzfahrtterminal verzichtet wird, lässt sich für den Bereich des RFH durch die vergleichsweise hohe Bedeutung typischer Gewerbeflächen-nachfragender Betriebe begründen (auch die Arbeitsstätten-Erhebung belegt, dass dort überwiegend ein unspezifisches Gewerbegebiet vorliegt). Der daraus entstehende Flächenbedarf soll

Abb. 39 Stand und Prognose (mit Bevölkerungseffekt, ohne Hafen)

	2015	2035
<b>Bergbau, Steine und Erden</b>	41	<b>49</b>
<b>Verarbeitendes Gewerbe</b>	6.231	<b>6.671</b>
<b>Energie, Wasser, Abwasser, Umwelt</b>	2.123	<b>2.399</b>
<b>Baugewerbe</b>	2.944	<b>3.438</b>
<b>Handel, Instandh. und Reparatur von Kfz</b>	9.310	<b>10.077</b>
Kfz-Handel; Instandhaltung und Reparatur	1.459	1.695
Handelsvermittlung und Großhandel	1.765	1.741
Einzelhandel	6.086	6.641
<b>Verkehr und Lagerei</b>	5.195	<b>5.716</b>
Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen; Schifffahrt; Luftfahrt; Post-, Kurier- und Expressdienste	3.814	4.184
Lagerei + Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr (52)	1.381	1.531
<b>Gastgewerbe</b>	4.454	<b>6.294</b>
<b>Information und Kommunikation</b>	1.688	<b>1.996</b>
<b>Finanz- und Versicherungsdienstleistungen</b>	1.985	<b>1.821</b>
<b>Grundstücks- und Wohnungswesen</b>	1.561	<b>1.327</b>
<b>Freiberufliche, wissensch. und technische Dienstleistungen</b>	4.741	<b>5.791</b>
Rest, ohne FuE	3.398	3.739
Forschung und Entwicklung	1.343	2.052
<b>Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen</b>	10.914	<b>15.490</b>
<b>Öffentliche Dienstleistungen</b>	5.327	<b>5.069</b>
<b>Erziehung und Unterricht</b>	5.792	<b>5.457</b>
<b>Gesundheits- und Sozialwesen</b>	15.618	<b>17.766</b>
<b>Kunst, Unterhaltung und Erholung; sonstige DL</b>	3.631	<b>3.322</b>
<b>Summe</b>	<b>81.555</b>	<b>92.682</b>
Übrige (Hafen-Beschäftigte + Sonst. nicht Relevante)	4.702	5.128
<b>Beschäftigte insgesamt</b>	<b>86.257</b>	<b>97.810</b>

Anmerkung: Rundungsfehler sind möglich. Die sonstigen nicht Relevanten umfassen neben den Hafen-Beschäftigten den Bereich Land- und Forstwirtschaft sowie private Haushalte

Quellen: Beschäftigtenstatistik der BA (Stand: 30.08.2016); Universität Rostock (2015); ergänzende Recherchen und eigene WZ-Klassifizierung cima

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

<sup>173</sup> Vgl. Benkenstein/ Flöter/ Hantel - Institut für Marketing & Dienstleistungsforschung der Universität Rostock (2015): Wirtschaftliche Ausstrahlung der Seehafenwirtschaft Rostocks

<sup>174</sup> Dies wird durch die eigene Vollerhebung von Arbeitsstätten in den Gewerbestandorten der Hansestadt ermöglicht.

weitestgehend über die Trendprognose abgedeckt werden. Im Hinblick auf die benötigten Umschlagsflächen wird jedoch auf die Aussagen des Masterplans für den RFH (2014) verwiesen.<sup>175</sup> Es wird empfohlen, den diesbezüglichen Dialog zwischen verschiedenen Flächenanforderungen fortzuführen.

Hinsichtlich der Infrastrukturerfordernisse für die **Kreuzfahrtnutzung** wird auf die aktuellen Analysen der Rostock Port GmbH verwiesen (interne Mitteilung). Die örtlich gebundene Beschäftigtenzahl lässt sich kaum ermitteln, wobei kein zwingendes Erfordernis gesehen wird, eine weitere Differenzierung für Prognosezwecke vornehmen zu müssen. Erwähnt werden muss jedoch, dass eine im europa- bzw. ostseeweiten Vergleich weit unterdurchschnittliche Ausstattung des Kreuzfahrtterminals Warnemünde vorliegt,<sup>176</sup> so dass für die Abfertigung der derzeitigen Kreuzfahrtgästanzahlen auch dort entsprechende Anpassungen erforderlich werden. Schließlich lassen sich die Voll- und Teilpassagierwechsel am Kreuzfahrthafen über das einzige Cruise Center am Liegeplatz P7 nicht mehr decken. Im Layout des fortgeschriebenen HEP 2030 werden dementsprechend in Warnemünde 2 Passagierwechselliegeplätze und 2 Stop-Over-Liegeplätze (hiervon LP1-6 für kleinere Tonnage und seltenere Anläufe) ausgewiesen, sodass sich eine Gesamtterminalfläche in Warnemünde von 10,8 ha ergibt. Die aktuelle Entwicklung am Standort ist auch vor dem Hintergrund des Erwerbs einer rd. 16 ha großen Fläche auf dem Gelände der Nordic-Werft (Nordic Yards) zu sehen. Die Planung sah vor, auf dem ehemaligen Werftbecken entsprechende Kapazitäten für ein weiteres Kreuzfahrtterminal zu schaffen.<sup>177</sup>

Entsprechend der besonderen Anforderungen der Hafenanlage muss die Planung von Umschlags-, Lager- und auch Passagierabfertigung gesondert zu der hiesigen Flächenbedarfsprognose erfolgen. Dementsprechend sind die bereits vorliegenden Fachplanungen zur Hafenanlage heranzuziehen (selbiges gilt im Übrigen für eventuelle Erweiterungen der Hochschulen). Effekte aus dem Schiffbau, die sich auf den zusätzlichen Gewerbe-/ Industrieflächenbedarf der Hansestadt Rostock beziehen, sollen hingegen von der Flächenbedarfsprognose grundsätzlich abgedeckt werden.<sup>178</sup>

#### 5.4.5 Gewerbeflächenbedarf nach Trendprognose

Die prognostizierte Beschäftigtenentwicklung auf rd. 92.700 Personen bis zum Zieljahr 2035<sup>179</sup> liegt der nachfolgenden trendbasierten Gewerbeflächenbedarfsprognose zugrunde. Dabei werden weitere Eingrenzungen auf Ebene der Wirtschaftsabteilungen vorgenommen, um lediglich diejenigen Wirtschaftsbereiche und -abteilungen zu berücksichtigen, die sich in Gewerbegebieten finden lassen.

**Insgesamt umfasst dieses Beschäftigtenpotenzial zum Zeitpunkt 2015 rd. 80.500 Beschäftigte, deren Wachstum auf rd. 91.700 Beschäftigte bis zum Zieljahr 2035 eingeschätzt wird** (die Beschäftigten auf Flächen des ÜSH und andere Berufszweige bleiben dabei unberücksichtigt).

In einem nächsten Schritt werden **7 Unternehmenstypen** gebildet, die sich durch weitgehend ähnliche Anforderungen an ihren Betriebsstandort auszeichnen. Unter der Annahme, dass sich keine weiteren Abweichungen ergeben als die, die bereits direkt oder indirekt berücksichtigt wurden, ist im Ergebnis mit einem deutlichen Beschäftigtenwachstum in allen Wirtschaftsgruppen zu rechnen.

Ein besonders starkes Wachstum wird bei den wirtschaftsnahen Dienstleistungen zu erwarten sein, den Sonstigen Dienstleistungen sowie auch beim emissionsarmen Verarbeitenden Gewerbe u.ä.

---

<sup>175</sup> Der externe Flächenbedarf wird im Masterplan RFH (2014) auf rd. 6,4 ha geschätzt.

<sup>176</sup> Laut Aussage der Rostock Port GmbH-

<sup>177</sup> Die Entwicklungen am Standort wurden durch den Erwerb in Folge der Übernahme der Nordic-Werft des russischen Eigners Witalij Jussufow durch den malaysischen Genting-Konzern im Frühjahr 2016 angestoßen. In diesem Zuge wurde das gesamte Werftgelände in Warnemünde an zwei Immobilien-Firmen (Ltd.-Gesellschaften) verkauft. Neben dem Standort Rostock sollen auch in Wismar und Stralsund künftig mittlere Kreuzfahrtschiffe für den asiatischen Markt, Flusskreuzfahrtschiffe sowie Segmente für große Ozeankreuzfahrtschiffe gefertigt werden. Der Genting-Konzern (GHK) ist damit die Muttergesellschaft der neu firmierten MV-Werften. Alle in Mecklenburg-Vorpommern geplanten Kreuzfahrt- und Flusskreuzfahrtschiffe sind für die GHK-Reedereien Star Cruises und Crystal Cruises bestimmt.

<sup>178</sup> Dass insbesondere die Entwicklungen der Werftindustrie jedoch kaum prognostizierbar sind, wie sich in der Vergangenheit (bis 2016) zeigte, muss dabei allerdings bedacht werden. So kann bereits die mittelfristig geplante Verdopplung der Belegschaft der MV-Werften am Standort Warnemünde auf rund 1.000 Mitarbeiter und deren mögliche Effekte auf den Grundflächenbedarf kaum geschätzt werden.

<sup>179</sup> Hierbei geht es um das Prognoseergebnis unter besonderer Berücksichtigung der Bevölkerungsprognose sowie der indirekten Ausblendung der Flächenbedarfe gemäß HEP (bzw. der auf Hafengebieten beschäftigten Personen).

Abb. 40 Prognose der grundsätzlich für die Gewerbeflächenentwicklung relevanten Beschäftigten (SvB)

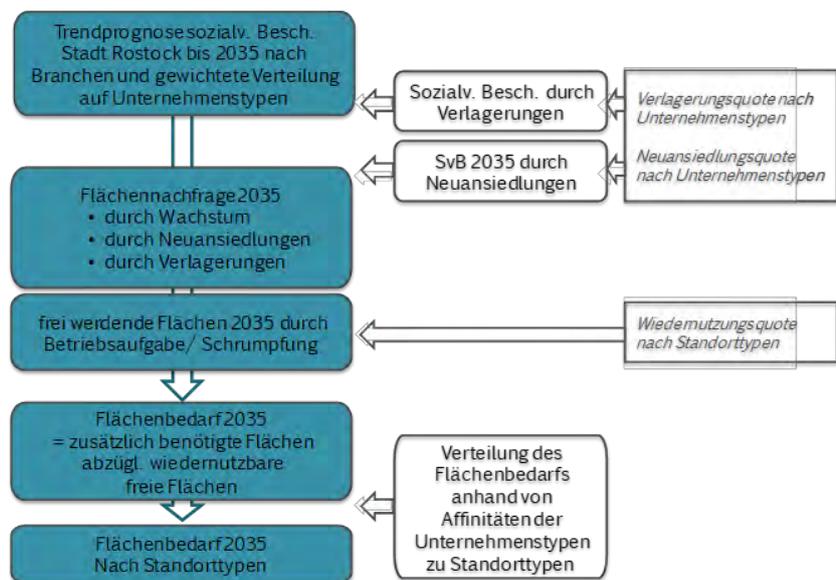
Unternehmenstypen	Beschäftigte 2015 (ohne Seehafen)	Beschäftigte 2035 (ohne Seehafen)	Zu-/Abnahme der SvB 2015 bis 2035
Emissionsintensives verarbeitendes Gewerbe u.ä.	2.749	3.004	255
Emissionsarmes verarbeitendes Gewerbe u.ä.	10.228	11.479	1.251
Baugewerbe	3.396	4.080	683
Verkehr, Logistik und Lagerhaltung	5.497	6.142	645
Forschung und Entwicklung	1.343	2.052	709
Wirtschaftsnahe Dienstleistungen	13.257	17.360	4.103
Sonstige Dienstleistungen	44.008	47.580	3.571
<b>Beschäftigte Insgesamt (relevante SvB)</b>	<b>80.477</b>	<b>91.696</b>	<b>11.218</b>
SvB im ÜSH + nicht berücksichtigte SvB	5.780	6.114	
<b>Gesamtbeschäftigte Hansestadt Rostock</b>	<b>86.257</b>	<b>97.810</b>	

Anmerkung: Die Zahlen beziehen sich allein auf das Anfangs- und das Zieljahr der Prognose. Zwischenzeitlich anders gerichtete Entwicklungen sind nicht ausgeschlossen und während des gesamten Zeitraums wegen konjunktureller Schwankungen sehr wahrscheinlich. „Sonstige Dienstleistungen“ umfassen hier auch den Einzelhandel. Die dortige Beschäftigtenentwicklung ist in der Tabelle nicht ausgewiesen, da sie nur begrenzt in die Berechnungen mit einfließt. Nähere Informationen zur Zuordnung der Branchen (im Vgl. zu Abb. 39) zu den jeweiligen Unternehmenstypen in dieser Abbildung können dem Anhang entnommen werden. Die Differenz der Summe „Beschäftigte Insgesamt (relevante SvB)“ gegenüber der „Summe“ aus Abb. 39 ergibt sich durch die unberücksichtigte Wirtschaftsabteilung 96 (Erbringung v. sonst. überwiegend. persönl. Diensten = 986 SvB).

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Grundsätzlich sind alle diese Bereiche, jedoch in unterschiedlichem Maße, für die weitere Gewerbeflächenentwicklung der Hansestadt relevant. Das Verarbeitende Gewerbe, Baugewerbe oder auch der Verkehrssektor sind längst nicht die einzigen Nachfrager nach Gewerbestandorten, wie auch in den Kapiteln 5.3.2 und 5.3.3 deutlich gemacht wurde.

Abb. 41 Aufbau des Prognosemodells



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Dass vor allem im wissensintensiven Kernbereich der unternehmensnahen Dienstleistungen, von dem v.a. auch die FuE-Tätigkeiten umfasst sind, ein weiterhin starkes Wachstum zu erwarten ist, wird bei der zukünftigen Standortentwicklung entsprechend zu berücksichtigen sein.

Um in einem weiteren Schritt den an die Beschäftigtenzahl- und -entwicklung gekoppelten Flächenbedarf zu ermitteln, wird das dargestellte Modell zugrunde gelegt. Neben Modellannahmen<sup>180</sup> zu Flächeneffekten aus Verlagerungen, Neuansiedlungen sowie auch Wiedernutzungen von Flächen, die frei fallen, sind vor allem die gewählten Flächenkennziffern (FKZ) relevant, also die durchschnittlichen Grundflächenbedarfe je Beschäftigtem. Diese Kennziffer wird wie folgt angenommen:<sup>181</sup>

Abb. 42 Im Gutachten verwendete Flächenkennziffern (FKZ)

Emissionsintensives verarbeitendes Gewerbe u.ä.	200 qm je Beschäft.
Emissionsarmes verarbeitendes Gewerbe u.ä.	150 qm je Beschäft.
Baugewerbe	150 qm je Beschäft.
Verkehr, Logistik und Lagerhaltung	250 qm je Beschäft.
Forschung und Entwicklung	75 qm je Beschäft.
Wirtschaftsnahe Dienstleistungen	75 qm je Beschäft.
Sonstige Dienstleistungen	75 qm je Beschäft.

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Zur Verteilung der geschätzten Beschäftigtenzahlen auf die 5 relevanten gewerblichen Standorttypen

- Emissionsintensives Gewerbe,
- Verkehrsintensives Gewerbe,
- Klassisches Gewerbegebiet,
- Handwerk und Kleingewerbe sowie
- Hochwertiges Gewerbegebiet

werden weitere Annahmen zur jeweiligen Affinität (wie viel % entfällt auf Gewerbeflächen) getroffen, die im Anhang (vgl. Kap. 10) dargestellt sind. In Verbindung mit weiteren Kennziffern (Flächenkennziffer, Verlagerungs-, Neuansiedlungs- und Wiedernutzungsquote; vgl. Abb. 41) lässt sich daraus auf den absoluten Flächenbedarf bis 2035 schließen, der wie folgt eingeschätzt wird:

Insgesamt wird im Zeitraum zwischen 2015 und 2035 von einem Gewerbeflächenbedarf über **106,0 ha (netto)**<sup>182</sup> auszugehen sein, was einem **durchschnittlichen jährlichen Gewerbeflächenbedarf über 5,3 ha (netto)** entspricht.

Unter den getroffenen Annahmen konzentriert sich dieser vorrangig auf klassische Gewerbegebiete sowie, mit einigem Abstand, Standort für Handwerk und Kleingewerbe, Hochwertige Gewerbegebiete und auch Standorte für verkehrsintensive Betriebe. Flächenbedarfe durch ausgeprägt emissionsintensive Betriebe werden hingegen deutlich geringer eingeschätzt. Der Bedarf in diesem Bereich entsteht zu einem Großteil aus der hafenauffinen Industrie und ist im hier ermittelten Bedarf daher nicht berücksichtigt.

Im Zuge der Umsetzung wird es zahlreiche Überschneidungen zwischen klassischen Gewerbegebieten, Standorten für Handwerk und Kleingewerbe und auch solchen Bauflächen geben, die den Anforderungen verkehrsintensiver Betriebe genügen. Insofern wird mit einem entsprechenden Maß an Stand-

<sup>180</sup> Die weiteren Modellannahmen sind im Berichtsanhang dargestellt.

<sup>181</sup> Zur Bestimmung der FKZ greift die cima auf eine zunehmende Anzahl bundesweiter Untersuchungen zurück, in denen über Echtzahlen von Flächenverbrauch (Quadratmeter Nettofläche) und damit verbundenen Beschäftigtereffekten Flächenkennziffern (FKZ) ableitbar werden, die auch hier zur Anwendung kommen.

<sup>182</sup> Nettoangaben, ohne hafenauffine Ansiedlungsflächen und Flächen für Hochschulbauten. Ebenso sind keine Flächen für Streulagen enthalten.

ortsubstitution zu rechnen sein. Allerdings wird – entsprechend der in Kap. 3.2.2 dargestellten Standortmerkmale darauf zu achten sein, dass **über die bloße Bereitstellung von Bauflächen hinaus auch entsprechende Instrumente zur Begünstigung von Mietflächenzuwachs innerhalb von Gewerbegebieten genutzt werden. Insbesondere müssen dabei die Kleinen und Mittleren Unternehmen (KMU) und v.a. die Betriebe des Handwerks entsprechend berücksichtigt werden, die oftmals keine langfristige Kapitalbindung in Form von Immobilien anstreben werden.**

Abb. 43 Ergebnis der trendbasierten Flächenbedarfsprognose für die Hansestadt Rostock (2015 bis 2035)

	Emissionsinten-si- ves Gewerbe	Verkehrsintensi- ves Gewerbe	Klassisches Gewerbegebiet	Handwerk und Kleingewerbe	Hochwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark	SUMME in ha
Emissionsintensives verarbeitendes Gewerbe u.ä.	4,9	2,4	1,9	0,5	0,0	9,7
Emissionsarmes verarbeitendes Gewerbe u.ä.	1,6	3,2	15,8	7,9	1,6	30,1
Baugewerbe	0,7	0,0	4,4	7,3	0,0	12,4
Verkehr, Logistik und Lagerhaltung	2,8	16,6	5,5	0,0	0,0	24,9
Wirtschaftsnahe Dienstleistungen	0,0	0,0	5,6	1,9	14,3	21,8
Sonstige Dienstleistungen	0,0	0,0	2,5	2,5	2,2	7,1
<b>SUMME in ha</b>	<b>9,9</b>	<b>22,2</b>	<b>35,8</b>	<b>20,0</b>	<b>18,0</b>	<b>106,0</b>
Anteile an gewerblich geprägten Standorten in %	9,4%	21,0%	33,8%	18,9%	17,0%	

Anmerkungen: Wirtschaftsnahe Dienstleistungen umfassen die Kategorie der Wirtschaftsnahen Dienstleistungen sowie Forschung und Entwicklung. Die Sonstigen Dienstleistungen umfassen zugleich einen geringen Anteil Einzelhandel (Nahversorgung, ohne großflächiger Einzelhandel).  
Rundungsfehler sind möglich.

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Im Hinblick auf den zu erwartenden Bedarf durch Unternehmen des verkehrsintensiven Gewerbes wird weiter zu differenzieren sein zwischen typischen Logistikstandorten (v.a. Lager-, Umschlags- und Distributionsimmobilien), Standorten für gemischt genutzte Gewerbeobjekte sowie solchen Flächen, an denen sich produzierende Unternehmen niederlassen, die entsprechend ausgeprägte Lieferverkehre erzeugen (z.B. Anlieferung durch Großbauteile).

Der hohe Bedarf an Standorten für Hochwertige Gewerbegebiete deckt sich mit den Ergebnissen aus Untersuchungen für andere Ballungszentren. Schließlich spiegelt sich die Tertiärisierung der Wirtschaft insbesondere dort in zunehmenden (Gewerbe)Flächenbedarfen unternehmensnaher Dienstleistungen sowie wissensintensiver produzierender Unternehmen wider. Dieses Ergebnis deckt sich im Kern auch mit den zentralen Aussagen der Wissenschaftskonzeption für die Hansestadt Rostock.<sup>183</sup> Während dort jedoch eine Konzentration auf die als SO Universität/ Bildung/ Wissenschaft dargestellten Bereiche besteht, ist das hiesige Verständnis von Wirtschaftsflächen ausdrücklich an einer gewerblichen Schwerpunktsetzung (d.h. überwiegend emissionsintensive Nutzungen) orientiert. Ein expliziter Flächenbedarf der Hochschulen z.B. müsste dem hiesigen Ergebnis daher auch hinzugerechnet werden.

<sup>183</sup> So wird dort als strategisches Ziel an oberster Stelle u.a. die Sicherung von Flächen und Entwicklung von attraktiven Standorten formuliert, um ein langfristiges Wachstum und die Weiterentwicklung von Universität, außeruniversitären Forschungseinrichtungen und wissensintensiven Unternehmen zu ermöglichen (Vgl. Inpolis (2016): Wissenschaftskonzeption für die Hansestadt Rostock (und Region), 18.02.2016). Die dortigen Ergebnisse sind mit den hiesigen nicht deckungsgleich.

## 5.5 Gewerbeflächenbedarf der Hansestadt Rostock

In den vorangegangenen Kapiteln wurde eine Einschätzung des Gewerbeflächenbedarfs mittels verschiedener Herangehensweisen vorgenommen. Die jeweiligen Vorteile und auch Einschränkungen der Aussagekraft wurden entsprechend verdeutlicht.

Darüber hinaus wurden die Ergebnisse qualifizierender Beobachtungen, ergänzender Recherchen zur Standortentwicklung sowie der geführten Expertengespräche aufbereitet und im Hinblick auf den zukünftigen Gewerbeflächenbedarf der Hansestadt Rostock interpretiert.

Die Werte, die sich einerseits aus der Fortschreibung der bisherigen realen Nachfrage ergeben und andererseits aus der trendbasierten Flächenbedarfsprognose resultieren, fallen mit 5,3 ha (Trendbasierte Prognose) bzw. 7,4 ha (Grundstücksmarktbericht<sup>184</sup>) pro Jahr geringfügig auseinander. Die stärkste Abweichung würde gegenüber dem Ergebnis der kommunalen Verkaufsstatistik bestehen (rd. 2,7 ha p.a.), die aufgrund der deutlich eingeschränkten Aussagekraft hier nicht weiter berücksichtigt wird.

Zur weiteren Reduzierung der Unsicherheit, bietet es sich an, nachfolgend sowohl das Ergebnis der Trendprognose als auch der Fortschreibung der Flächenverkäufe heranzuziehen, um aus dem Mittelwert auf den Flächengesamtbedarf zu schließen. Da lediglich die trendbasierte Gewerbeflächenbedarfsprognose zugleich eine Differenzierung des Flächenbedarfs nach Standorttypen ermöglicht, werden die hierbei ermittelten Anteile schließlich auf das neue Ergebnis übertragen.

Hieraus lässt sich ein **Flächenbedarf über insgesamt ca. 126,8 ha (netto) zwischen 2015 und 2035** ableiten, was einem **jährlichen Durchschnittsbedarf von über 6,3 ha (netto)**.

Abb. 44 Gewerbeflächenbedarf der Hansestadt Rostock (2015-2035)

	Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbegebiet	Handwerk und-Kleingewerbe	Hochwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark	SUMME (ha)
Grundstücksmarktbericht	*	*	*	*	*	147,7
Trendbasierte Prognose	9,9	22,2	35,8	20,0	18,0	106,0
<b>Mittelwert**</b>	<b>11,9</b>	<b>26,6</b>	<b>42,8</b>	<b>24,0</b>	<b>21,6</b>	<b>126,8</b>
Anteile an gewerblich geprägten Standorten in %	9,4%	21,0%	33,8%	18,9%	17,0%	

Anmerkungen: Rundungsfehler sind möglich

\*: Aufschlüsselung der Verkaufsstatistik auf dieser Grundlage ist nicht möglich

\*\* : Zur Herleitung des Mittelwertes wird die prozentuale Verteilung der Flächenbedarfe an der durchgeführten Trendprognose orientiert.

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Dieser bezieht sich, analog zur Trendprognose, v.a. auf den Standorttyp des klassischen Gewerbegebiets (42,8 ha) und zu annähernd gleichen Teilen auf Standorte, welche die besonderen Anforderungen verkehrsintensiver Betriebe (26,6 ha) erfüllen, Gebiete mit Ausrichtung auf Handwerk und Kleingewerbe (24,0 ha) sowie ausgeprägt hochwertige Standorte (21,6 ha). Der Bedarf an weiteren Flächen für emissionsintensives Gewerbe fällt mit voraussichtlich 11,9 ha dagegen geringer aus.

**Insgesamt wird die zunehmende Tertiärisierung auch innerhalb des Produzierenden Gewerbes weiterhin deutlich und zu entsprechender Nachfrage nach Standorten führen, an denen sich Produktions- und**

<sup>184</sup> Bezogen auf den Betrachtungszeitraum 2011 bis 2015. Der Durchschnittswert der Jahre 2001 bis 2015 liegt bei 12,5 ha.

**v.a. Verwaltungsimmobilien mischen, oft auch in direktem Zusammenhang. Der Büroflächenanteil innerhalb von Gewerbegebieten wächst dabei kontinuierlich.**

Von den zunehmend professionell agierenden Projektentwicklern wird in diesem Zuge verstärkt der gesamte Lebenszyklus einer Immobilie betrachtet, also auch die Wertbeständigkeit, wobei schon frühzeitig Überlegungen zur Folgenutzung angestellt werden. Den heutigen Standortentwicklern wird es also umso mehr darauf ankommen, durch Planungssicherheit zu gewährleisten, dass auch die Umfeldnutzungen ihren Ansprüchen genügen, sodass der Wert der Immobilie langfristig erhalten bleibt oder – im Falle des Grundstücks – gesteigert werden kann.

Zu bedenken bleibt dabei, dass sich Flächenbedarfe von Gewerbebetrieben nicht ausschließlich auf Gewerbeflächen in hiesigem Verständnis beschränken.<sup>185</sup> So machen auch die erfolgreichen Ansiedlungsberatungen der Rostocker Wirtschaftsförderung deutlich, dass Immobilienangebote in klassischen Kern- und Mischgebietslagen bisweilen eine höhere Eignung haben können als Gewerbegebiete und Sondergebiete mit Ausrichtung auf Gewerbegebiets typische Nutzer. Der tatsächliche Flächenbedarf durch Büronutzungen lässt sich über die hier angestellte Schätzung nicht ansatzweise abbilden.

Nachfolgend wird der geschätzte Flächenbedarf dem aktuellen Bestand an Potenzialflächen in der Hansestadt Rostock gegenübergestellt, um eine Bilanz zu bilden und zur Frage überzuleiten, welche zusätzlichen Standortentwicklungen anzustreben sind. Dabei geht es um Flächenangebote entsprechend der in Kap. 3.2.2 dargestellten Standorttypologie.

---

<sup>185</sup> Diesbezüglich sei nochmals auf die Ausführungen unter Kap. 3.2.1 verwiesen: Gewerbebetriebe sind nicht ausschließlich in Gewerbe- und Industriegebieten zulässig, sondern – unter bestimmten Bedingungen – grundsätzlich in nahezu jedem Gebietstyp der BauNVO.

## 6 Erste Flächenbilanz (Potenziale im Bestand)

In der Gegenüberstellung von prognostiziertem Flächenbedarf und aktuellen Potenzialflächen im Bestand (Innenentwicklungspotenziale, vgl. Kap. 4.3; Abb. 28; S. 56), lässt sich nachfolgende Gesamtbilanz erstellen (Stand 2017).

Abb. 45 Flächenbilanz Hansestadt Rostock (bei Prognose bis 2035)

	Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbegebiet	Handwerk und Kleingewerbe	Hochwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark	SUMME (ha)
Flächenbedarf bis 2035 (netto)	11,9	26,6	42,8	24,0	21,6	126,8
Flächenangebot (marktgängig), netto	4,3	36,5	35,4	3,7	10,6	90,5
Flächenbilanz Bedarf rechnerisch	-7,6	9,9	-7,4	-20,3	-11,0	-36,4
Flächenbilanz Bedarf real	-7,6	*	-7,4	-20,3	-11,0	-46,3

Anmerkung: Rundungsfehler sind möglich.

\* Der rechnerische Flächenüberschuss von +9,9 ha beim Standorttyp „Verkehrsintensives Gewerbe“ kann, wie auch im Falle der anderen Standorttypen, nicht mit einem Defizit bei anderen Standorttypen verrechnet werden, sodass im Rahmen der Flächennutzungsplanung faktisch mit einem Flächenbedarf in Höhe von 46,3 ha (netto) gerechnet werden sollte.

Dies gilt allerdings nur unter der Annahme, dass die erfassten und bewerteten Flächenpotenziale im Typ „Verkehrsintensives Gewerbe“ nur in Höhe des rechnerischen Flächenbedarfs dieses Standorttyps über 26,6 ha (netto) und nicht in vollem Umfang entwickelt werden. Ansonsten wäre von einem Defizit über -36,4 ha (netto) auszugehen.

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Hiernach steht einem geschätzten Flächenbedarf über rd. 126,8 ha (netto) ein aktuelles und als marktgängig bewertetes Flächenpotenzial im Bestand über ca. 90,5 ha (netto) gegenüber. Ohne weitere Anpassungen in Form von Erweiterungen oder Bestandsaktivierung würde sich daraus bis zum Zieljahr 2035 ein rechnerisches Flächendefizit in Höhe von -36,4 ha (netto) ergeben.

**Zu Ausweisung entsprechender Gewerblicher Entwicklungsflächen im FNP wäre hierauf ein Brutto-Zuschlag in Höhe von rd. 30% vorzunehmen, der auf die erforderliche Innenerschließung, Grün- und Gemeinbedarfsflächen entfällt**, was im Ergebnis einem Flächenumfang von rd. 52 ha entspräche. Allerdings ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass für die zukünftige Flächennutzungsplanung nicht die rechnerische Bilanzsumme über -36,4 ha (netto) herangezogen werden sollte, sondern die Einzelbilanzen der fünf Standorttypen. Schließlich kann nur so der Tatsache entsprochen werden, dass sich die Flächenpotenziale der verschiedenen Standorttypen i.d.R. nicht einfach untereinander „tauschen“ lassen und ein rechnerischer Flächenüberschuss eines Standorttyps (hier beim „verkehrsintensiven Gewerbe“) faktisch keinen Beitrag zum Ausgleich von Defiziten anderer Standorttypen leisten kann. Würde man Standorte des Typs „Verkehrsintensives Gewerbe“ lediglich in Höhe des ermittelten absoluten Bedarfs von 26,6 ha (netto) entwickeln, so **verbleibt also ein realistischer Flächenbedarf über 46,3 ha (netto) bzw. rd. 60 ha Bruttofläche**. Um das Erfordernis einer solchen differenzierten Betrachtung der Bilanz und einer dementsprechenden Gewerbeflächenpolitik zu verdeutlichen, wird nachfolgend vertiefend auf die Einzelergebnisse dieser Berechnung eingegangen.

Aufgrund der aktuell geringen Potenziale wird sich das erwartete Defizit aller Voraussicht nach vor allem beim Standorttyp **Handwerk und Kleingewerbe** äußern. Solche, vor allem für gering emittierende Betriebe geeigneten Flächen sind oftmals in den Siedlungskörper integriert und dabei verkehrlich gut

angebunden (v.a. auch über das ÖPNV-Netz). In Rostock finden sich entsprechend nachgefragte Lagen v.a. westlich und südlich der Unterwarnow, also dort, wo die Konkurrenz verschiedener Flächennutzungen ohnehin bereits sehr hoch ist. Ein Großteil dieser Betriebe benötigt Produktionsstandorte, Lager- und Verkaufsflächen, die grundsätzlich auch in klassischen Gewerbegebieten vorzufinden sind, sodass sich durchaus auch typologische Überschneidungen mit diesem Standorttyp ergeben. Allerdings erfordern Handwerksbetriebe und Kleingewerbetreibende tendenziell deutlich kleinere Grundstücksflächen (zumeist ab 500 qm), sodass eine Kombination von Handwerksbetrieben und größeren Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes (typische Nachfrager klassischer Gewerbegebiete) an einem Standort schon aufgrund der gewählten und sinnvollen Erschließungssysteme – und einer bewussten Vermeidung ungewollter Restflächen – schwierig sein wird. Ebenso werden entsprechende Immobilien oftmals nicht selbst entwickelt oder erworben, sondern angemietet. Im Falle der Sonderform des „urbanen“ Gewerbebestands trifft dies bspw. auf einige Transformationsimmobilien zu (z.B. das ehem. E-Werk an der Erich-Schlesinger-Str.). Dies ist auch aus dem Grund relevant, weil die Flächenbereitstellung für solche Betriebe nicht selten von der Investitionsentscheidung eines Bauträgers bzw. Projektentwicklers<sup>186</sup> abhängt und nicht allein von der bloßen Bereitstellung von Bauflächen. In jedem Fall sollte zur Angebotsgestaltung also auch ein enger Austausch zwischen der Stadt und geeigneten Bauträgern/ Projektentwicklern angestrebt werden, wodurch sich am besten gewährleisten lässt, individuell zugeschnittene, zugleich aber auch hinreichend flexible Immobilien bzw. Standorte zu entwickeln.

Der allgemein wachsende Bedarf an **Hochwertigen Gewerbegebieten** ist eine Tendenz der Tertiärisierung und zunehmender Individualisierung der Gesellschaft. Dies untermauern auch die Ergebnisse aus den Expertengesprächen und Aussagen ergänzend herangezogener Gutachten (z.B. auch der Wissenschaftskonzeption Hansestadt Rostock, 2015). Entsprechende Standorte weisen generell einen hohen Büroflächenanteil auf und werden in einigen Fällen auch durch Instituts- und Laborgebäude geprägt. Architektur und Fassadengestaltung folgen grundsätzlich höheren Gestaltungsansprüchen, und die jeweiligen Außenbereiche sind oft durch verschiedene Gestaltungselemente sowie – je nach Lage – auch eine hohe Frequentierung des öffentlichen Raums geprägt. Den einen typischen hochwertigen Gewerbebestandort gibt es nicht. Vielmehr wird sich die notwendige Standortentwicklung gerade diesbezüglich stark ausdifferenzieren müssen, da es um Flächenangebote für sehr spezialisierte Bedarfe geht. Grundsätzlich bedeutet diese Entwicklung für die Stadtplanung und Wirtschaftsförderung aber, dass die Sicherstellung von Umfeld- und Straßenraumgestaltung, attraktiver Nutzungsmischung (auch hins. gastronomischer und Freizeitangebote) sowie einer hohen baulichen Dichte und Ordnung (z.B. über Baulinien, Gebäudehöhen, Fassadengestaltung, Ausrichtung der Dachflächen etc.) im Hinblick auf die Repräsentationsbedürfnisse des einzelnen Betriebs erfolgen und der Schaffung von Investitionssicherheit dienen sollte. Es werden also in hohem Maße innenstadtnahe Gewerbegebiete in attraktivem Umfeld benötigt, die im günstigsten Fall eine Wasserlage bieten, manchmal auch an Forschungsschwerpunkte angrenzen, allgemein aber eine Nähe zu städtebaulich, architektonisch und funktional gleichartigen Lagen aufweisen, worüber sich für den einzelnen betrieb und die Beschäftigten Möglichkeitsräume ergeben, aus denen bisweilen auch kreative Milieus entstehen (bspw. die wassernahen Lagen im Bereich der ehem. Neptunwerft oder am Alten Hafen).

Die Deckung des Bedarfs nach Grundstücken innerhalb der anderen drei Standorttypen wird sich, wie die Bestandserfassung zeigt, in den nächsten Jahren vorrangig auf die Realisierung bereits eingeleiteter Projekte beziehen. Dies sind z.B. die Entwicklung des Gewerbeparks Brinckmansdorf, die Erweiterung am Standort des aktuellen Güterverkehrszentrums (GVZ),<sup>187</sup> die weitere Planung am Brückenweg oder auch die Nutzung der Potenziale am Fischereihafen (RFH). Dennoch wird auch hinsichtlich dieser Standorttypen ein relativ hohes Flächendefizit zu erwarten sein.

Der Bedarf nach **klassischen Gewerbebeständen** wird ungebrochen bleiben. So kann die Tatsache, dass zugleich die allermeisten Flächenpotenziale in Rostock diesem Typus zugeordnet werden können,

<sup>186</sup> In diesem Zusammenhang sind v.a. Projektgesellschaften und Bauunternehmen gemeint, nicht hingegen die selbstnutzenden Eigentümer.

<sup>187</sup> Hiermit ist die Entwicklung sowohl des nordöstlichen Abschnitts des Gebietes GVZ SO.16.1 (nördlich der Containerstraße), als auch die Erweiterung des Standortes G.16.2 (nördlich der Containerstraße) gemeint.

als sehr positiv bewertet werden. Dieses aktivierbare Flächenpotenzial wird jedoch nicht annähernd ausreichen, um den zu erwartenden Flächenbedarf zu decken. Weiterhin wird die Entwicklung von Gewerbegebieten mit guter verkehrlicher Anbindung, relativer Nähe zum Siedlungsgebiet und Recht auf Emissionen erforderlich sein, wobei das innere Erschließungssystem Gewerbegrundstücke in entsprechender Größe (i.d.R. zwischen 2.500 und 5.000 qm) und auch spätere Erweiterungspotenziale aufweisen sollte. Dabei muss gerade bei diesem Typus bedacht werden, dass die Bedarfsdeckung i.d.R. zwar über Erweiterungen bestehender, zumeist älterer Standorte erfolgen sollte. Angesichts der offenkundigen Knappheiten wird jedoch auch über größere Neuentwicklungen zu entscheiden sein, wobei sich in Rostock v.a. einige Lagen an der Stadtautobahn (Stadtwesten), entlang der Haupteinfallstraßen und autobahnnahen Flächen im östlichen Stadtgebiet anbieten. Ebenso sollten diese Erweiterungen und Neuentwicklungen dem zunehmenden Qualitätsanspruch auch im typischen Verarbeitenden Gewerbe gerecht werden. Eine hohe Baudichte bei gleichzeitiger Vorhaltung von Erweiterungsflächen kann durch weitsichtige Erschließungssysteme und kommunale Flächenbevorratung gesichert werden.

Das Angebot an verfügbaren Flächenpotenzialen für typische **emissionsintensive Gewerbebetriebe** ist in Rostock äußerst knapp. Da allerdings einige zentrale Branchen, wie etwa die maritime Wirtschaft, Ver- und Entsorgungsbetriebe, große metallverarbeitende Unternehmen, Bauschutt- und Recyclingunternehmen eben solche Flächen nachfragen und zukünftig womöglich auch Neuordnungen mit Verlagerungen (z.B. aus wassernahen Lagen am Osthafen) anstehen können, sollte frühzeitig auf diesen absehbaren Mangel reagiert werden. Entsprechende Flächenangebote sind grundsätzlich in größerer Distanz zu Wohngebieten sowie auch zu landschaftsplanerisch geschützten Bereichen auszuweisen bzw. zu entwickeln. Dabei muss nicht nur auf die Lärmemissionen geachtet werden, sondern auch auf Gerüche, Stauberzeugung, das Gefahrenpotenzial bei Störfallbetrieben etc. In manchen Fällen wird jedoch auch eine spezifische Standortausstattung, wie etwa eine Kaianlage an seeschifftiefem Wasser, bei hoher wirtschaftlicher Bedeutung entsprechend orientierter Branchen Kompromisse in der Standortfindung erfordern. Ein planungsstrategisch kluges Handeln und entsprechende Kommunikation der Flächenbedarfe emittierender Betriebe dient also gerade bei diesem Standorttyp dem notwendigen Rückhalt in der Bevölkerung.

Dem Flächenbedarf nach Standorten für ausgeprägt **verkehrsintensive Produktionsprozesse** steht hingegen ein relativ hohes Angebot im Bestand gegenüber, das sich v.a. auf das Güterverkehrszentrum (GVZ), aber auch das Hafenvorgelände oder die Petersdorfer Straße bezieht, sodass diesbezüglich sogar ein rechnerischer Überhang besteht. Dieser Angebotsüberhang begründet sich allerdings v.a. durch die Annahme sehr hoher Marktgängigkeiten im GVZ (80% Wahrscheinlichkeit). Bislang sind große Teilflächen noch nicht (hinreichend) erschlossen, um am Markt eine unmittelbare Nachfrage zu erzeugen. Insbesondere gilt dies für die Erweiterung des GVZ (siehe Kap. 7.1.9). Sollten diese Flächen nicht zügig marktkonform entwickelt werden können, wozu auch wettbewerbsfähige Kaufpreise zählen,<sup>188</sup> so kann sich unter diesen Annahmen schnell eine gegensätzliche Situation ergeben, in der das Defizit wächst. Im Hinblick auf die weitere Bilanzierung ist aus diesem Grund zu empfehlen, dass das erfasste Flächenpotenzial lediglich in Höhe von 26,6 ha (netto) anstatt der möglichen 36,5 ha (netto) entwickelt wird. Nur unter dieser Annahme würde der zusätzliche Flächenbedarf dem berechneten Defizit von -46,3 ha (netto) entsprechen.

Im nachfolgenden Kapitel 7.1 werden die einzelnen Gewerbegebiete im Bestand näher betrachtet und zugleich Entwicklungsempfehlungen formuliert. Die Ergebnisse dieses Unterkapitels finden sich in gebündelter und erweiterter Form auch in den Flächensteckbriefen (Kap. 9) wider. Im Hinblick auf die erforderliche Deckung des zu erwartenden Flächendefizits über rechnerisch -36,4 ha (netto) bzw. -46,3 ha (netto) sind v.a. die Ausführungen und Empfehlungen in den anschließenden Unterkapiteln

<sup>188</sup> In einer neueren JLL-Studie liegen die Kaufpreise für Logistikgrundstücke in erschlossenem Zustand bspw. im Raum Erfurt zwischen 20 und 60 EUR/qm, in Leipzig/ Halle bei 25 bis 80 EUR/qm, in Kassel/ Bad Hersfeld bei 40 bis 80 EUR/qm, im Ruhrgebiet bei 50 bis 95 EUR/qm und in Bremen bei 45 bis 120 EUR/qm (vgl. JLL (2018): Logistikimmobilienreport. Deutschland. Gesamtjahr 2017).

7.2 und 7.3 relevant. Darin werden sowohl die derzeitigen Gewerblichen Entwicklungsflächen im FNP als auch weitere Suchräume im Stadtgebiet hinsichtlich ihrer Eignung bewertet.

Trotz der Notwendigkeit einer Entwicklung weiterer Flächen v.a. im derzeitigen Außenbereich, kommt den Potenzialflächen im Bestand (Kap. 7.1) eine herausragende Bedeutung zu, die keinesfalls vernachlässigt werden darf. Schließlich werden die größten Potenziale einer kurzfristigen Bedarfsdeckung in der Aktivierung von Flächen im Bestand gesehen. Wenngleich also durch die Einschätzung der Marktgängigkeiten der Bestandspotenziale eine Bewertung dieser Flächen im Hinblick auf die Erstellung der ersten Flächenbilanz erfolgt, so muss nochmals betont werden, dass die Marktgängigkeit unter entsprechendem Aufwand (z.B. Eigentümergespräche oder kommunaler Flächenerwerb strategisch günstig gelegener Grundstücke) grundsätzlich und in vielen Fällen weiter erhöht werden könnte. Dies wird in erster Linie eine Frage der politischen Abwägung der damit verbundenen Kosten und dem daraus erwarteten Nutzen sein. Die umfassende Beschreibung der Potenzialflächen im Bestand ist also dem vorrangigen Ziel der Innen- vor der Außenentwicklung geschuldet (vgl. auch Kap. 4.1). Eine Gesamtdarstellung mit detaillierten Informationen zum jeweiligen Baurecht sowie zusammengefasste Empfehlungen können den Flächensteckbriefen (siehe Kap. 9) entnommen werden.

## 7 Potenzialflächen und Suchräume

Gemäß dem Grundsatz der Innen- vor der Außenentwicklung, soll der bis zum Zieljahr 2035 geschätzte Flächenbedarf über rd. 126,9 ha (netto) in erster Linie durch die vorhandenen Potenzialflächen im Bestand gedeckt werden. Diesem Grundsatz liegen nicht nur wirtschaftliche und ökologische Gesichtspunkte zugrunde, sondern ebenso die Tatsache, dass diese Innenentwicklungspotenziale i.d.R. kurzfristig oder zumindest zeitnäher verfügbar sind, als Flächen, für die eine verbindliche Bauleitplanung noch aussteht.

Legt man allein die – als marktgängig eingeschätzten – Flächenpotenziale im Bestand zugrunde, so lässt die Flächenbilanz bis zum Jahr 2035 jedoch ein Flächendefizit in Höhe von rechnerisch 46,3 ha (netto) erwarten. Dieses gilt es durch geeignete Flächenentwicklungen mittel- bis langfristig zu decken, wozu in erster Linie die bereits im Flächennutzungsplan (FNP) entsprechend dargestellten Flächen einer näheren Betrachtung bedürfen.

Dem Aufbau der Untersuchung geschuldet ist, dass diesem Schritt jedoch eine nähere Betrachtung der bereits in Kap. 4.3 dargestellten Potenzialflächen im Bestand vorhergeht. Schließlich geht die Einschätzung der Marktgängigkeit der betrachteten Innenentwicklungspotenziale ebenfalls vom Eintreffen bestimmter Entwicklungen (z.B. Erschließung eines Gebietes, Veräußerung von privaten Flächen etc.) aus, die sich i.d.R. nicht ohne aktive Einflussnahme seitens der öffentlichen Hand ergeben.

### 7.1 Potenzialflächen im Bestand

Das Ergebnis der Einschätzung der Potenzialflächen im Bestand wurde im Kapitel 4.3 (vgl. Abb. 28) dargestellt. Diesem Ergebnis liegt eine umfangreiche Einschätzung der Verfügbarkeit und Eignung von Flächen zugrunde, wobei ebenso die eigentumsrechtliche Ausgangslage berücksichtigt wurde, wie auch das aktuelle Baurecht, bestehende Flächenzuschnitte, die bisherige Flächennachfrage am Gewerbestandort, (bekannte) Verwertungsabsichten des Eigentümers, besondere Nutzungsrestriktionen und auch die aktuellen Branchenstrukturen am Gewerbestandort.

Die Bewertung einer Potenzialfläche im Bestand hängt demnach wesentlich von der Beurteilung des gesamten Gewerbestandortes ab, innerhalb dessen sie liegt. Aus diesem Grund werden die einzelnen Bestandsgebiete nachfolgend ausführlich beschrieben und auch Handlungserfordernisse formuliert, die sich auf die weitere Bestandsentwicklung und Vermarktung der einzelnen Flächen beziehen.

Die Darstellungen umfassen sowohl die von der Stadt Rostock benannten Potenzialflächen (diese sind in den Abbildungen jeweils rot hinterlegt) als auch ergänzende Flächen, die im Rahmen der vor-Ort-Erhebungen durch die cima erfasst wurden, weil dort ebenfalls ein Flächenpotenzial vermutet wurde (diese Parzellen sind gelb hinterlegt).

#### 7.1.1 eG.9.1 DMR Südstadt

Der Gewerbestandort eG.9.1 liegt südlich und in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof und umfasst im Wesentlichen die Fläche des ehemaligen Dieselmotorenwerkes Rostock (DMR). Heute wird der Standort durch die Zentrale des Windkraftanlagenherstellers Nordex SE (Nordex Energy) geprägt, der bereits 1999 auf dem südlichen Gelände ansiedelte und teilweise auch den industriehistorisch bedeutenden Gebäudebestand des alten Motorenwerks nutzt. Im nördlichen Abschnitt gibt es eine Anhäufung von kleinen, handwerklich geprägten Betrieben.

Nördlich der Erich-Schlesinger-Straße schließt auf dem Gelände ein Altbauensemble an, auf dem sich u.a. mit dem E-Werk (frühere Dieselmotoren-Halle) auf 1.000 qm ein Co-Working-Space mit Einzel-, Großraumbüro, Werkstatt und Produktionshalle angesiedelt hat. Weitere Nutzungen in dieser Lage sind z.B. ein IT-Unternehmen, Sporthallen, das Volkstheater und ein Musikprojekt. In unmittelbarer Nachbarschaft zur industriellen Produktion des Windkraftanlagenherstellers hat sich hierdurch in der Südstadt ein typischer urbaner Gewerbestandort herausgebildet, von dem zugleich ein hohes Potenzial

zur weiteren Konzentration der „Kreativindustrie“ zwischen Erich-Schlesinger-Straße und Fußgängerunterführung Schwaaner Landstraße ausgeht. Dieser Struktur entsprechend, wird dieser Standort auch in der Wissenschaftskonzeption als Prüfraum zur Erweiterung von Flächen für die Wissenschaft empfohlen.

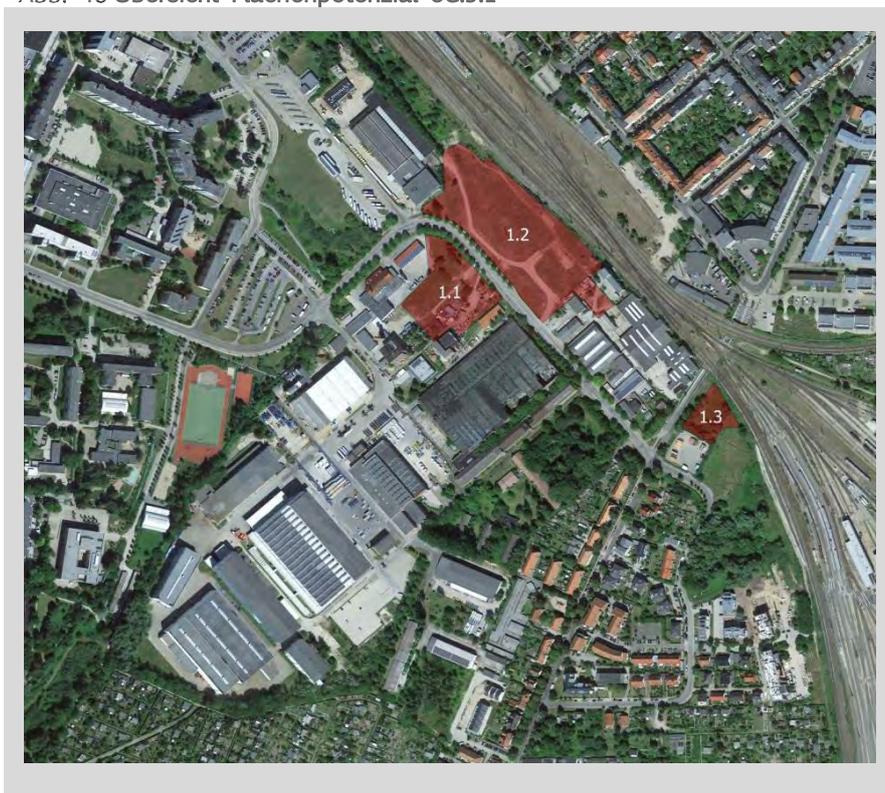
Innerhalb des Gebietes werden drei Potenzialflächen im Bestand ermittelt. Zwei davon (1.2 und 1.3) liegen unmittelbar an den Randbereichen des „Kreativstandortes“ E-Werk. Die Fläche 1.1 befindet sich südlich der Erich-Schlesinger-Straße und damit angrenzend an den Nordex-Standort sowie die dort angesiedelten Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen.

Westlich an die Fläche 1.2 schließt der kürzlich errichtete DHL-Zustellstützpunkt (KEP-Dienstleister) am Rostocker Busbahnhof an. Gemäß der Wissenschaftskonzeption soll diese Fläche hinsichtlich der Erweiterungsmöglichkeiten

des weiter westlich verorteten „Schwerpunktraums für Wissenschaft“ geprüft werden.

Durch den Bau des Zustellstützpunktes sowie die weiträumigen Verkehrsflächen im Südwesten, wird eine dahingehende Entwicklung nun jedoch als schwierig eingeschätzt, sodass das Flächenpotenzial vorerst als „klassisches Gewerbe“ typisiert und bilanziert wird.<sup>189</sup> Da jedoch die unmittelbare Lage am E-Werk eine Eignung zur Ansiedlung weiterer kleinteiliger Kreativindustrien verspricht, sollten Versuche zur Anknüpfung an diesen Standort dennoch auch weiterhin unternommen werden. Das Potenzial des Standortes wird letztlich vom Verwertungsinteresse der Stadt Rostock abhängig sein. Eine Marktgängigkeit ist aktuell nicht absehbar, sodass diese Fläche nicht als Potenzial in die Bilanz einfließt, wenngleich die Entwicklung empfohlen wird.

Abb. 46 Übersicht Flächenpotenzial eG.9.1



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Die vorgesehene Nutzung der rd. 0,25 ha großen Fläche 1.3 zwischen Schwaaner Landstraße und Zur Mooskuhle orientiert sich in erster Linie an der Nähe zu den Bahngleisen und dem angrenzenden Recyclinghof. Im gegenwärtigen Stadium ist eher von einer „Restfläche“ die Rede als von einer gezielten Ost-Erweiterung des Gewerbebestandes. Denn die Lage an der Bahn-Fußgängerunterführung bringt einige Schwierigkeiten hinsichtlich der Erschließung mit sich. So kann die Fläche lediglich über die Straße Zur Mooskuhle erschlossen werden. Dort jedoch ist im geltenden B-Plan<sup>190</sup> teilweise ein

<sup>189</sup> Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass kein Bestand an möglichen Transformationsimmobilien vorliegt, der oftmals Grundlage zur Entwicklung von Kreativstandorten ist. Der Standort weist demnach einige Potenziale, aber auch nicht von der Hand zu weisende Hindernisse zur weiteren Entwicklung eines Kreativstandortes auf. Dahingehend weicht die Einschätzung des aktuellen Potenzials („klassischer Gewerbebestandort“) von der Empfehlung ab, weitere Versuche zur Ausweitung des Kreativstandortes durchaus zu unternehmen.

<sup>190</sup> An der Mühle, 1. Änderung (09.WA.39\_1)

Sportplatz festgesetzt. Weiter südlich wird die Wohnbauflächenentwicklung vorangetrieben; Konflikte aufgrund von Betriebslärm etc. sind also durchaus möglich.

Wegen des erschwerten Erschließungszustandes liegt aus gutachterlicher Sicht nur eine eingeschränkte Aktivierbarkeit vor. Für die Ansiedlung von Betrieben des Kleingewerbes und Handwerks – mit zugleich geringem Verkaufsaufkommen und niedrigen Lärmauswirkungen in südliche Richtung – wäre bei den notwendigen Maßnahmen eine Inanspruchnahme aber denkbar. So ist etwa eine Erweiterung des bestehenden Kreativstandortes dann vorstellbar, wenn auf westlicher Seite eine entsprechende Verbindung des fußläufigen Verkehrs eingerichtet würde. Das Potenzial der Bahnunterführung ist in dieser Lage recht hoch, auch, weil nördlich die Steintor-Vorstadt anschließt (u.a. geprägt durch hohe städtebauliche Attraktivität und hohe Kaufkraft der Bewohner bzw. ansässigen Betriebe).

Die im privaten Eigentum befindliche Potenzialfläche 1.1 wiederum unterscheidet sich aufgrund der Umfeldnutzung und Ausgangslage merklich von den vorgenannten Flächen. So grenzen etwa mehrere Altimmobilien an, die z.B. durch eine Bäckerei und eine freie Kfz-Werkstatt in Anspruch genommen werden. Zweckarchitektur prägt den Charakter dieses Mikrostandortes. Die Potenzialfläche wird aktuell als Abstellfläche zwischengenutzt, sodass eine Verwertung am freien Markt stark eingeschränkt erscheint. Es werden daher nur geringe Entwicklungschancen gesehen. Sollten die Anstrengungen zur Aktivierung erfolgreich sein, wird eine Nutzung gemäß dem Typus „klassisches Gewerbe“ als wahrscheinlich erachtet.

Aus gutachterlicher Sicht wäre jedenfalls von einer unspezifischen gewerblichen Entwicklung abzuraten, weil – trotz guter Anbindung – kein günstiger Zusammenhang mit dem Bestandsgebiet besteht (rückseitige Lage zum Gebäuderiegel der alten DMR-Produktionshalle) und die verbleibende Fläche eine Tiefe von insgesamt lediglich rd. 80m aufweist. Abzüglich einer möglicherweise zentralen Erschließung des rd. 200 m langen Standortes, würden daher lediglich sehr kleine Parzellen verbleiben, wodurch die Profilierung des Standortes erschwert wird.

Im Hinblick auf die Wahrung erforderlicher Abstände zu Wohnnutzungen entlang der Schwaaner Landstraße und die aktuellen Entwicklungsrichtungen, sollte jedoch an den Erhalt von Planungssicherheit des Nutzungsclusters am Standort gedacht werden (Nutzungsrecht und Lärmkontingentierung), sodass ggf. in enger Absprache mit dem Eigentümer (z.B. per städtebaulichem Vertrag) ein entsprechendes Planwerk sinnvoll sein kann. Die Aufstellung eines Bebauungsplans wäre zugleich Voraussetzung einer im Vorfeld von Erweiterungen notwendigen Waldumwandlung. Von kleinteiligen Ansiedlungen wird in dieser Lage – auch im Hinblick auf den langfristigen Werterhalt des gesamten Gewerbestandes (der gesamte Nutzungszyklus sollte hierbei bedacht werden) – jedoch abgeraten.

## 7.1.2 GE.12.4 Kassebohm

Auf dem Gelände der ehemaligen Molkerei im „Gewerbegebiet Kassebohm“ lässt sich lediglich eine Potenzialfläche (Nr. 1.4) verorten, die aufgrund der Absicht, den aktuellen Bebauungsplan zu ersetzen, und des sich dadurch ergebenden Flächenzuschnitts nur teilweise in die Bilanz eingestellt werden kann.

Der Beschluss über die Aufstellung des neuen Bebauungsplanes Nr. 12.W.188 „Ehemalige Molkerei“ wurde 2015 gefasst<sup>191</sup> und formuliert das Ziel, die großen Brachflächen südlich der Bahnlinie, die einen offenkundigen städtebaulichen Missstand darstellen, neu zu ordnen. Immerhin steht ein Großteil des Gebietes seit Stilllegung des Betonwerks und der (bereits zurückgebauten) Molkerei bis heute leer und weist einen stark verbesserungsbedürftigen baulichen Zustand auf.

Wesentliches Planungsziel ist eine großräumige Umwidmung von Gewerbe- in Wohnbauflächen, was in erster Linie den südlichen Bereich betrifft.<sup>192</sup>

---

<sup>191</sup> Vgl. Beschlussvorlage 25.06.2015, Hansestadt Rostock. Der B-Plan soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB aufgestellt werden. Aktuell sind die gesamten Flächen mit den rechtskräftigen B-Plänen Nr. 12.GE.68 „Gewerbegebiet Kassebohm“ (nördlicher Teil) und Nr. 12.GE.76 „Molkereigenossenschaft Küstenland“ (südlicher Abschnitt) überplant

<sup>192</sup> Gem. Aufstellungsbeschluss soll v.a. das Gebäude der südlich gelegenen ehem. Molkerei durch Wohnnutzungen überplant werden

Ein großer Flächenabschnitt entlang der Bahnlinien, der im noch geltenden B-Plan 12.GE.68 als GE dargestellt ist, soll gemäß dem neu gefassten Bebauungsplanentwurf künftig als Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel entwickelt werden (vgl. Abb. 47, unten). Die gewerbliche Entwicklung hingegen folgt vielmehr der Vorgabe des Bestandsschutzes sowie der Notwendigkeit, mit den bestehenden Emissionen umzugehen. So wird der Zuschnitt des Gewerbestandortes einerseits an dem einzuhaltenden Immissionsschutz-Abstand zur Bahn sowie andererseits der geplanten Tangente zwischen Neubrandenburger Straße und Kassebohrer Weg orientiert. Insgesamt schrumpft der Gewerbestandort gegenüber der ursprünglichen Planung damit erheblich, verdeutlicht aber zugleich, dass eine gewerbliche Nutzung grundsätzlich aufrechterhalten bleiben und die Wohnbebauung gegenüber den Bahngleisen auch abschirmen soll.

Neben der Neuordnung der gewerblichen Flächen und Vorbereitung für eine Neuerschließung, sollen die Bestandsunternehmen gesichert bleiben. Allerdings sollen die Betriebe hinsichtlich ihrer Emissionen auf benachbarte Wohngebiete eingeschränkt werden (Festsetzung von G<sub>Ee</sub> nach § 8 BauNVO und Mischgebietsfestsetzungen nach § 6 BauNVO im Übergang zu den Wohnbauflächen). Der Bestandsschutz ist nachrangig gegenüber der Wohnbaulandentwicklung.

Da im Zuge der Aufwertung auch der Haltepunkt Kassebohm neu gestaltet und Park+Ride- sowie Bike+Ride-Parkplätze installiert werden sollen, profitiert aber sicherlich das gesamte Gebiet von dieser Entwicklung.

Abb. 47 Übersicht Flächenpotenzial GE.12.4



Quelle: HRO (Bebauungsplanentwurf), 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Die einzige gewerbliche Potenzialfläche im Gebiet (Nr. 1.4) lässt sich dem Standorttyp „klassisches Gewerbe“ zuordnen, ist aufgrund der privaten Eigentumsverhältnisse und der aktuellen Lage und Bebauung jedoch hinsichtlich ihrer Marktgängigkeit deutlich eingeschränkt. Dies gilt auch in Anbetracht der geplanten SO-Festsetzung im weitaus günstiger gelegenen Eingangsbereich. Eine Profilierung des Gewerbestandes wird deutlich erschwert sein.

Die auch langfristige Aufrechterhaltung des Gewerbestandes wird aus gutachterlicher Sicht trotz der benannten Schwierigkeiten empfohlen. Da der Standort bis an die Neubrandenburger Straße heranreicht, könnte hierbei auch das Gelände der ehem. Rostocker Zuckerfabrik, westlich der Neubrandenburger Straße (gegenüber dem SO Einzelhandel), als Impulsgeber interessant sein. Die Alte Zuckerfabrik etwa wird als Konzert- und Veranstaltungsraum genutzt,<sup>193</sup> sodass unter bestimmten Voraussetzungen ein anregendes Umfeld entstehen kann.

### 7.1.3 GE.12.5 Brinckmansdorf

An der östlichen Stadtgrenze Rostocks, nördlich der Autobahnanschlussstelle „Rostock-Süd“, befindet sich der Gewerbestandort GE.12.5. Der ab 2002 entwickelte Großstandort stellt hinsichtlich der Lagequalitäten (unmittelbar an der BAB 19 und L 191/ B 110 bei gleichzeitiger Stadtrandlage), des aktuellen Branchenbesatzes und der verfügbaren Flächengrößen eine Kombination aus „klassischem Gewerbegebiet“ und potenziellem Standort auch für verkehrsintensive Betriebe dar.

Im weiteren, nördlichen Verlauf der Timmermannsstrat schließt der Wohnstandort Brinckmanshöhe an, der seit 1998 bebaut wird und sich die südliche Verkehrsanbindung an die Tessiner Straße mit dem Gewerbestandort teilt. Wesentliche räumliche Trennung ist die Gleistrasse Überseehafen-Kavelsdorf.

Das Gesamtgebiet, das noch über erhebliche Freiflächen verfügt, ist bislang maßgeblich durch die großflächige Einzelhandelsansiedlung (u.a. Mediamarkt, Aldi, Das Futterhaus, Kik) sowie den Klöpfer Holzhandel<sup>194</sup> entlang der Timmermannsstrat geprägt. Ziel war ursprünglich die Ansiedlung eines Möbelhauses,<sup>195</sup> was sich in der aktuellen Parzellierung im östlichen Teil deutlich zeigt.

Im westlichen Bereich wird die gängige kommunale Erschließungspraxis<sup>196</sup> dadurch deutlich, dass – entgegen der zeichnerischen Darstellung des B-Plans, die von relativ großen Parzellen ausgeht – die bislang ansiedelnden, meist kleinen Betriebe sich unmittelbar an der Haupteerschließungsstraße niederließen. Auf eine weitere innere Erschließung verzichtete man größtenteils. In Folge dessen könnte allerdings zugleich die Bebauung des hinteren, bislang unerschlossenen Bereichs erschwert werden. Schließlich wird im B-Plan eine Abstandsregelung nach der Art der Betriebe und Anlagen gem. § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO festgesetzt. Ein emittierender Betrieb könnte die nötigen Abstände zur Wohnlage aufgrund der bereits erfolgten Bebauung im südlichen Bauabschnitt kaum mehr einhalten, da er nach Osten ausweichen müsste. Andererseits erfolgt der weitere Ausbau des Standortes typischerweise über Erschließungsverträge, wodurch sich die weitere Entwicklung aufgrund der höheren Investitionskosten verzögert (daneben sind auch Fördergeldbereitstellungen relevant).

---

<sup>193</sup> Die Zuckerfabrik wurde Ende des 19. Jahrhunderts in Betrieb genommen. Zu DDR-Zeiten wurden in zahlreichen Gebäuden chemische und pharmazeutische Erzeugnisse produziert, wodurch u.a. auch der Boden kontaminiert wurde. In Folge dessen wurden 23 Gebäude abgerissen, wohingegen in den zwei verbliebenen Gebäuden seit 2006 Probe- und Veranstaltungsräume angeboten werden.

Der angrenzende Standort entlang der Straße Kassenbohm Kiesgrube wird u.a. durch eine Jugendhilfsorganisation und eine Wohnmobilvermietung genutzt.

<sup>194</sup> Die Verlagerung des Holzhandels erfolgte 1998 von der Holzhalbinsel im Süden der Unterwarnow hierher (im Zuge der Umsetzung des Rahmenplans Stadthafen).

<sup>195</sup> In gewisser Weise stand dieser Standort in der ursprünglichen Planung damit auch in Angebotskonkurrenz mit dem in Kap. 7.2.8 dargestellten Handelsschwerpunkt Schutow sowie dem Höffner-Standort im benachbarten Bentwisch. Das später beschlossene Einzelhandelskonzept steht einer solchen Nutzung nun entgegen. Aktuell stellt sich die Situation durch den Zuzug von Aldi und Handelshof (zwischen Media Markt und Aral Tankstelle) anders dar.

<sup>196</sup> Im vorliegenden Fall übernahm die Stadt (bzw. die WIRO) die Haupteerschließung des südlichen Bauabschnitts zum Zwecke der vorgezogenen Ansiedlung einzelner Gewerbeunternehmen, tlw. gedeckt durch Fördermittel. Die Finanzierung des Verkehrsknoten-Ausbaus wurde per städtebaulichem Vertrag mit dem Vorhabenträger gesichert. Weitere Erschließungsanlagen wurden weder im westlichen Abschnitt, insbesondere aber nicht im nördlichen Bauabschnitt realisiert.

Die Marktgängigkeit der privaten Fläche Nr. 1.6 bestimmt sich insbesondere dadurch, dass der Eigentümer diese Fläche nur zu hohen Preisen und als Mietangebot an den Markt bringt. Der nördliche Bauabschnitt (1.7) wiederum ist bislang vollständig unerschlossen und wird von der WIRO (Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH<sup>197</sup>) großflächig vermarktet. Dabei wird ausdrücklich auf die freie Parzellierbarkeit der Flächen hingewiesen.

Auf die weitere Entwicklung in nördlicher Richtung deuten bislang lediglich ein offener Straßenansatz und eine Abbiegerspur in der nordöstlichen Kurve der Timmermannsstrat hin. Im Vorfeld einer Aktivierung dieser Fläche bedarf es also insbesondere umfassender Erschließungsmaßnahmen, die i.d.R. dem privaten Investor per städtebaulichem Vertrag überlassen werden. Diese Praxis sollte hier jedoch überdacht werden, zumal auch die Kosten einer 5m hohen Lärmschutzwand (Festsetzung über den B-Plan) zuzuordnen sind und einzelne kleine Projektentwickler hierzu kaum zu bewegen sein werden. Auch lässt sich die bislang eher schleppende Vermarktung der Flächen wesentlich auf die zu hohen Grundstückspreise am Standort zurückführen, die von der privatwirtschaftlich agierenden WIRO zur Kostendeckung aufgerufen werden. Auch die Stadt konnte bislang den hohen Forderungen nicht nachkommen.

Eine weitere Schwierigkeit wird in der bereits sehr hohen Verkehrsbelastung im Kreuzungsbereich der südlichen Timmermannsstrat gesehen. Zu bedenken ist, dass ein Großteil

der Bewohner des angrenzenden Wohnquartiers Brinckmanshöhe diese Straße nutzt, um auf die Tessiner Straße (aus Richtung der Innenstadt) bzw. die Autobahn zu gelangen. Dabei ist die Kapazitätsgrenze am Knoten auch aufgrund der bestehenden Einzelhandelsnutzung zu manchen Tageszeiten schon nahezu erreicht. Die weitere gewerbliche Entwicklung am Standort wird also auch durch die aktuellen Umbaupläne von Aldi und Handelshof tendiert sein, wodurch von einem nochmals ansteigenden Verkehrsaufkommen auszugehen sein wird. In Folge dessen wird die Verkehrssituation am

Abb. 48 Übersicht Flächenpotenzial GE.12.5



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>197</sup> Die WIRO ist ein kommunales Unternehmen (v.a. tätig im Bereich der Wohnungswirtschaft) und verfolgt das Ziel der Kostendeckung.

südlichen Knotenpunkt der Timmermansstrat bereits neu diskutiert, da sich über die Kreuzung an der Tessiner Straße (B 110) das hohe Verkehrsaufkommen kaum mehr verträglich abwickeln lässt, was die Qualität der gewerblichen Freiflächen schmälert. Vor wenigen Monaten wurde hierzu eine zweite Linksabbiegespur von der Tessiner Straße in die Timmermannstrat über einen Entwurf zur B-Planänderung eingebracht.

Die perspektivisch dadurch verbesserte Standortsituation ist positiv zu bewerten, denn unabhängig hiervon weist der Standort sehr gute Lagequalitäten für die Neuansiedlung von Unternehmen auf. Da vor allem der Umfang der Potenzialfläche 1.7 mit über 32 ha (brutto) enorm ist und die mit einer Inanspruchnahme verbundene Verkehrsbelastung von der Art der Nutzung (v.a. Höhe des Liefer- und Kundenaufkommens) abhängt, sollten darüber hinaus auch strikte Nutzungsvorgaben eingehalten, oder aber eine weitere Anbindung an den überörtlichen Verkehr realisiert werden. Zu thematisieren ist also der aktuelle und der zukünftig erwünschte Gebietscharakter des Standortes. Durch die bisherige Nutzerstruktur (Küchenfachmarkt, Fitnessstudio, Physiotherapiepraxis, Zahnarztpraxis) besteht aktuell noch keine Profilierung des Standortes. Vieles ist noch offen. Denkbar wäre angesichts der Autobahnnahe entweder eine konsequente Anwerbung von verkehrsintensiven Betrieben im nördlichen Abschnitt, wozu dann aber weitere Verkehrsoptimierungen notwendig würden (und evtl. sogar eine weitere, einseitige BAB-AS zu diskutieren ist<sup>198</sup>). Oder die Vermarktung sollte sich auf die Ansiedlung klassischer gewerblicher Betriebs-/ Nutzungsformen mit nur geringem Verkehrsaufkommen konzentrieren. Eine etwaige Nutzungsdifferenzierung ließe sich neben planungsrechtlichen Vorgaben auch über gestaffelte Grundstückspreise steuern. Die Übernahme von Erschließungskosten wird v.a. im nördlichen Abschnitt relevant werden, um eine zügige Vermarktung zu gewährleisten.

#### 7.1.4 GE.13.1 Petridamm

Im östlichen Innenstadtbereich, zwischen Petridamm und Dierkower Damm, unweit der Warnow, befindet sich der Gewerbestandort GE.13.1. Er schließt unmittelbar östlich an den Standort GE.13.2 an (Teile davon sind im linken Bildausschnitt der Abb. 49 zu erkennen).

Lagebedingt handelt es sich um einen der am stärksten durch Umstrukturierungspläne betroffenen Standorte in Rostock. Schließlich grenzt das Areal im Bereich der ehemaligen Bundesdruckerei direkt an den Osthafen an und befindet sich zudem unmittelbar am östlichen Haupteingangsbereich zur Innenstadt (Rövershäger Chaussee). Damit haben auch die von der Entwicklung um die Holzhalbinsel und der Warnowstraße ausgehenden Impulse (es besteht ein deutlicher Aufwertungs- und Umwidmungsdruck) entsprechende Auswirkungen auf diesen Standort.

Aktuell geltender Bauleitplan ist der 1999 beschlossene B-Plan Nr. 13.GE.77 „Gewerbegebiet Petridamm“, der die Entwicklung eines Gewerbegebietes im bebauten Stadtbereich (Innenbereich) vorsieht und geordnete städtebauliche Voraussetzungen zur Aufwertung der vorhandenen gewerblichen Nutzungen schaffen soll.<sup>199</sup> Schließlich hat sich an diesem Altstandort, der eine großflächige, ehemals militärisch genutzte Fläche umfasst, in den vergangenen Jahrzehnten durch kaum geordnete Nutzung und „Verschleiß“ (zahlreiche Folgenutzungen, An- und Umbauten) ein Quartier mit nur geringer städtebaulicher Ordnung herausgebildet, das durch Gebäude mit schlechter Bausubstanz, hochgradig versiegelte Betriebsflächen und auch zahlreiche mit Altlasten beladene Grundstücke geprägt ist. Auch die vorhandenen Erschließungs- und Versorgungsanlagen sind stark erneuerungsbedürftig.

---

<sup>198</sup> Träger der Straßenbaulast bei Bundesfernstraßen ist jedoch der Bund, in dessen Auftrag die Länder die Autobahnen verwalten. Das Straßenbauamt Stralsund ist Straßenbaubehörde für die Bundes- und Landesstraßen in der Hansestadt Rostock (abweichende Regelungen gelten bei Ortsdurchfahrten). Eine Diskussion möglicher zusätzlicher Knoten (Zu-/ Abfahrt) an der BAB 19 wäre eher hypothetisch und kann nicht als mittelfristige Lösung zur Verbesserung der Verkehrssituation betrachtet werden. Dass innerhalb von rd. 3 km drei BAB-Anschlussstellen vorlägen und der zusätzliche Anschluss v.a. der Vermarktung eines konkreten Gebietes dient (Frage der Wirtschaftlichkeit), dürfte eine mögliche Umsetzung erschweren.

<sup>199</sup> Der südliche Teilbereich zwischen Petridamm und Rövershäger Chaussee (Standort der Stadtentsorgung und mehrerer Kfz-Händler) ist von diesem B-Plan ausgenommen.

Der 1999 beschlossene Bebauungsplan soll in absehbarer Zeit nochmals geändert werden, ohne aber von dessen wesentlichen Zielen abzuweichen. Vorrangig sind dies die Beseitigung der Missstände und die Schaffung eines attraktiven Misch- und Gewerbegebietes, welches sich in die Bestandsbebauung einfügt.<sup>200</sup> Zentrales Merkmal der Überlegungen ist dabei die Neuschaffung einer Verbindungsachse zwischen südlichem Verbindungsweg (Anschluss an die B 103/ Tessiner Straße)<sup>201</sup> und Dierkower Damm, wodurch der hohe Durchgangsverkehr von östlicher Richtung nach Dierkow und Gehlsdorf konzentriert werden soll. Eine Umsetzung dieser frühen Pläne erfolgte bislang nicht, was u.a. auch auf die schwierigen Eigentumsverhältnisse und unklaren Verwertungsabsichten zurückgeführt werden kann.<sup>202</sup>

Erst durch eine 2014 von der Stadt eingeleitete Untersuchung wurde dem über lange Zeit wenig beachteten Areal neues Interesse zuteil. Dies lässt sich v.a. auch mit den Planungen entlang des Osthafens erklären, an dem in den letzten Jahren eine deutliche Umstrukturierung und Aufwertung in Gang gesetzt wurde. Während der geltende B-Plan (1999) eine Straßenführung als

Abb. 49 Übersicht Flächenpotenzial GE.13.1



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Bogen vorsieht, der zusammen mit der Straße An der Zingelwiese in den Dierkower Damm mündet, sehen die neueren Überlegungen vor, eine Anbindung südlich der Michaelschule umzusetzen. Hierdurch ergeben sich zugleich verbesserte Grundstückszuschnitte, sodass eine effizientere Ausnutzung der Flächen zu erwarten ist. Vor allem aber bezieht sich die neuere Planung nicht nur auf die Neuordnung im Bestand. Ebenso sollen auch die Flächen zwischen Karlshöfer Weg, Beim Pingelshof und nördlichem Kadammweg großflächig neuentwickelt werden. Diese Planungen betreffen die Potenzialflächen 1.8, 1.9 und 1.10, die perspektivisch zur Verfügung stehen können. Allerdings stellen die bestehenden Eigentumsverhältnisse, ebenso wie die Altlastenproblematik, nach wie vor die größten Herausforderungen dar. So sind die Flächen 1.9 und 1.8 im privaten Besitz, die Fläche 1.9 ist zugleich stark

<sup>200</sup> Dementsprechend soll das städtebauliche Erscheinungsbild, v.a. entlang des Petridamms und am südlichen Dierkower Damm, u.a. durch eine fast geschlossene Raumkante, Mindest- und Höchstmaße der Vollgeschosse sowie Festsetzungen zur Dachneigung deutlich verbessert werden.

<sup>201</sup> Die Aussage bezieht sich auf stadinterne Vorüberlegungen zur weiteren Entwicklung dieses Standortes (Stand der Mitteilung: 04.2017). Zu den Änderungsplänen zählt auch die Querung eines großflächigen Kleingartenareals (Kleingartenverein Verbindungsweg II eV) entlang des Verbindungswegs, der von deutlichen Abwertungstendenzen betroffen ist.

<sup>202</sup> Rd. 2,1 ha im Bereich der ehem. Bundesdruckerei am Dierkower Damm wurden 1994 der Bundesrepublik zugeordnet. U.a. wurde für die Fläche zwischenzeitlich ein Entwicklungskonzept aufgestellt, um auf der Liegenschaft das Zollfahndungsamt, das Bundesamt für die Stasiunterlagen (BStU) sowie Flächen für die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) unterzubringen. Die Zollamt-Außenstelle wurde 2017 in einem Neubau in Gehlsdorf (Pressentinstr.) untergebracht.

belastet, wodurch sich die Baureifmachung entsprechend verteuert. Des Weiteren bedarf es umfassender Erschließungs- und Sanierungsarbeiten, um diese Bereiche neu zu gliedern. Dies hat zur Folge, dass bei der Bewertung der Marktgängigkeit relativ hohe Abschläge vorgenommen werden, um das sich ergebende Flächenpotenzial nicht zu überschätzen. Für den Bereich um die Fläche 1.10 (in der Abbildung wegen der vorgesehenen neuen Verkehrsführung zweigeteilt dargestellt) wurde bereits der Abriss des Gebäudebestands beauftragt. Als neuer Flächeneigentümer tritt die KOE, ein Eigenbetrieb der Hansestadt Rostock, ein, wodurch eine zügige Realisierung zu erwarten sein wird. Dennoch ist aufgrund der erforderlichen Maßnahmen auch dort keine uneingeschränkte Marktgängigkeit bis zum Zieljahr 2035 anzunehmen.

Neben den aufgeführten Flächen wurden von der circa zwei weitere Potenzialflächen innerhalb dieses Gebietes erfasst. Diese liegen zwischen dem Standort von R & M Ship Technologies und der Wohnlage im Mischgebiet entlang des nördlichen Petridamms (a.2 und a.1). Sowohl gemäß dem geltenden B-Plan als auch entsprechend der aktuellen Neuplanungen des Standortes, handelt es sich bei der Fläche a.2 um eine Mischgebietsfläche in Kombination mit einem Parkplatz. Der Zuschnitt ist, auch bedingt durch die Festsetzung einer privaten Grünfläche, ungünstig. Zugleich sind die Flurstücke im privaten Eigentum, wodurch eine gewerbliche Nutzbarmachung derzeit unmöglich erscheint. Die Fläche a.1 grenzt an 1.9 an und umfasst teilweise einen untergenutzten Gebäudebestand. Es wird eine geringe Nutzbarkeit angenommen.

Für die Flächen an diesem Standort wird eine besondere Eignung für „Handwerk und Kleingewerbe“ angenommen. Eine Aufwertung des gesamten Quartiers wird aus gutachterlicher Sicht unbedingt empfohlen. Ob sich hierzu auch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen anbieten könnten, wäre zu prüfen.<sup>203</sup> Die Nähe zum neugestalteten Osthafen kann und sollte hier als wesentlicher Impulsgeber betrachtet und genutzt werden.

### 7.1.5 GE13.2 Osthafen

Westlich an den vorgenannten Standort grenzt das über 19 ha große Gewerbegebiet am Osthafen an, das bereits in den 1920er Jahren wirtschaftlich erschlossen wurde. Der Standort profitiert neben der Lage an Warnow und Unterwarnow in besonderem Maße von der Nähe zur Innenstadt, einer guten ÖPNV-Anbindung und der zunehmenden Repräsentativität des Standortumfeldes. Schließlich wurde durch die Entwicklungen auf der nahegelegenen Holzhalbinsel und dem Stadthafen eine enorme Aufwertung des nördlichen Altstadtbereichs in Gang gesetzt, die sich nun östlich der Warnow fortsetzt und auch durch die Planungen im Zusammenhang mit dem Gehlsdorfer Ufer (siehe dazu Kap. 7.3.2) eine neue Aktualität erfährt.

Der Osthafen erfüllte faktisch zu keiner Zeit Hafenfunktionen und entstand, zusammen mit den vorgenannten Flächen östlich des Dierkower Damms, nach der Jahrhundertwende vielmehr als ungeordnet gewachsenes Gewerbegebiet. Wie viele andere Gewerbebestände auch, hatte diese Ausgangslage eine „Zersplitterung“ der niedergelassenen Betriebe mit zugleich unrationeller Bauweise zur Folge. In besonderem Maße trug auch der wirtschaftliche Strukturbruch im Zuge der Wiedervereinigung hierzu bei, der zum Wegfall zahlreicher Nutzungen und zugleich vieler Nachnutzungen der Bestandsgebäude führte. In diesem Prozess des Standort-Verschleißes blieben den meisten Betrieben am Standort kaum Entwicklungsmöglichkeiten, sodass man durch neuere Planungsvorgaben entgegenwirken musste.<sup>204</sup> Hierzu wählte man eine Kombination aus Bestandssicherung durch Gewerbe-, Kern- und Sondergebiets-Festsetzungen. Bis auf einen Teilbereich, der als SO Freizeit definiert wurde, konzentrierte man die Gewerbeflächen entlang der Warnow und Unterwarnow, während die MK-Gebiete am Dierkower Damm bzw. am Verlauf der Gleise ausgerichtet wurden.

---

<sup>203</sup> Voraussetzung für die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen gem. nach §§ 136 – 164 BauGB ist das Vorliegen städtebaulicher Missstände in einem betreffenden Gebiet (Substanz- und/oder Funktionsschwächen), denen das öffentliche Interesse entgegensteht. Ein solches Vorgehen ist nur als Gesamtmaßnahme möglich, muss zügig durchgeführt werden und viele weitere Bedingungen erfüllen, die hier nicht weiter geprüft werden können.

<sup>204</sup> Die neuere Entwicklung des Osthafens basiert auf dem im Jahr 2000 beschlossenen B-Plan 13.GE.93 „Gewerbegebiet Osthafen“

Die äußere Hauptanbindung an den Dierkower Damm im Süden und Norden behielt man bei. Die Entwicklungen der vergangenen Jahre, befördert durch ein aktives Flächenmanagement der Stadt, ließen einen breiteren Branchenmix mit entsprechend hohem Anteil an wissensintensiven Industrie- und Dienstleistungsunternehmen entstehen. Unter anderem siedelten sich entlang der – mittels Stichstraße umgesetzten – Neuerschließung in den letzten Jahren einige Unternehmen an, die auch hochwertige Immobilien errichteten. Hierdurch wurde ein weiterer Aufwertungsprozess des Gebietes in Gang gesetzt.

Während man auf diese Weise eine Bestandssicherung im Osthafen vollzog, die im geltenden B-Plan auch dadurch begründet wird, dass eine grundsätzliche Umstrukturierung der Flächennutzungen aufgrund der Genese dieses Standortes nicht geeignet sei, so sehen die aktuelleren Planungen allerdings eine gewisse Abkehr von der bisherigen Entwicklungsstrategie vor. Insbesondere wird dies im nördlichen Teilbereich deutlich, an dem sich u.a. ein Autohaus, ein Recyclingwerk (Veolia) sowie der Bauhof der Stadt angesiedelt haben.

Anstatt einer Bestandssicherung werden dort in letzter Zeit vielmehr neue Wohnungsangebote diskutiert.<sup>205</sup> Denkbar ist, dass dadurch eine perspektivische Umnutzung in Gang gesetzt werden kann, die langfristig auch Auswirkungen auf weitere Gewerbeflächen am Warnowufer des Osthafens hätte. Von Interesse ist dabei auch die direkte Nachbarschaft zur ehemaligen Hausmülldeponie Dierkow (s. Kap. 7.3.2<sup>206</sup>), deren Entwicklung auch im Zusammenhang mit der aktuellen Bewerbung Rostocks um den

Abb. 50 Übersicht Flächenpotenzial GE.13.2



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>205</sup> Quelle: <http://www.ostsee-zeitung.de/Region-Rostock/Rostock/Wirtschaft/Stadthafen-Rathaus-will-Firmen-umsiedeln> (Zugriff am 29.08.2017)

<sup>206</sup> Die an den Osthafen anschließende große Grünfläche der Gehlsdorfer Niederungen ist zu einem großen Teil eingezäunt, da hier eine bis Ende 1990 befüllte Hausmülldeponie liegt. Diese wurde Anfang 1991 mit Mutterboden abgedeckt und begrünt.

Ausrichtungsstandort der Bundesgartenschau (BUGA 2025) steht. Denn Ziel ist eine großflächige Aufwertung des „Rostocker Ovals“.<sup>207</sup>

Aufgrund der Ausstattungsmerkmale, der Nutzungen im westlichen Teilabschnitt sowie der genannten Planungen, wird dieser Standort überwiegend als „hochwertiges Gewerbegebiet“ eingestuft. Die Nachfrage wird als sehr hoch eingeschätzt, worauf auch entsprechende private Flächenveräußerungen hindeuten.

Ein Großteil der Grundstücke wurde bereits verkauft, oder es liegen Kaufanträge vor, sodass die reale Flächenverfügbarkeit stark eingeschränkt ist. Bei den Flächen 1.15 und 1.18 wird die Marktgängigkeit als relativ hoch eingeschätzt, bei den Flächen 1.19 und 1.16 werden mehr oder weniger deutliche Einschränkungen gesehen. Dabei ist hervorzuheben, dass 1.19 als aktuell Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung Freizeit festgesetzt ist. Die dadurch faktisch bedingte planungsrechtliche Verkleinerung des Marktes begründet einen entsprechenden Abschlag. Hinsichtlich der Fläche 1.17 wiederum besteht keine gewerbliche, sondern eine anders gerichtete Vermarktungsabsicht seitens der Stadt.

Den aktuellen Planungen kann im Grunde genommen gefolgt werden. So wird es von gutachterlicher Seite aus sinnvoll sein, in Anbetracht dieser Premiumlage am Warnowufer eine Nutzung durch Recyclingwerk oder Bauhof sicherlich zu hinterfragen. Die Ansiedlung von Unternehmen wie z.B. pironex<sup>208</sup> und anderen Betrieben mit hohem Dienstleistungsanteil (darunter v.a. auch wissensintensive Industrien) ist in dieser Lage sehr wünschenswert und unterstreicht die Standortgenese hin zu einem hochwertigen Gewerbegebiet. Dabei ist eine klare gewerbliche Positionierung dieser Lage, auch im Zusammenhang mit dem Bestandsschutz angrenzender Gewerbegebiete, für einen zukunftsfähigen Gewerbebestandort mit Wasserbezug notwendig. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der im näheren Umfeld zu beobachtenden Entwicklung hochwertiger Wohnlagen in Wassernähe, z.B. auf der gegenüberliegenden Holzhalbinsel, oder aktueller Diskussionen über die weitere Entwicklung der nördlich angrenzenden Lagen.

### 7.1.6 GE.13.3 Brückenweg

Das Gewerbegebiet Brückenweg im Stadtteil Dierkow-Neu ist ein Standort, der insbesondere in seiner geplanten Erweiterung noch über nennenswertes Flächenpotenzial verfügt. Das bereits ab 1994 entwickelte Gewerbegebiet<sup>209</sup> erstreckt sich im aktuellen Bestand über rd. 1 km im Zwischenraum der Bahngleise zum Überseehafen und der BAB 19 bzw. L 22.

Die überregionale Erreichbarkeit ähnelt der des weiter nördlich gelegenen Hafenvorgeländes (siehe dazu Kap. 7.1.8). Gegenüber jenem Standort sind die Grundstückspartellen im Brückenweg allerdings deutlich kleiner, und auch die Nutzungsbeschränkungen sind strikter. Der Standort hat daher die Qualität und den Charakter eines klassischen Gewerbegebietes, was auch anhand der aktuellen Nutzungsverteilung und Branchenstruktur deutlich wird.

Die Flächennachfrage am Brückenweg verlief in den vergangenen Jahren recht positiv, sodass mit dem im Jahr 2016 gefassten Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 16.GE.130 Gewerbegebiet „Verlängerung Brückenweg“ eine Erweiterung des Bestands um 23 ha erfolgen soll (Fläche 1.22<sup>210</sup>).

Da mit der Erweiterung bislang jedoch keine zweite Verkehrsanbindung geplant ist, wird sich die als Stich verlaufende Haupterschließung aus nordwestlicher Richtung auf mehr als 1,5 km verlängern. Eine zügige Vermarktbarkeit könnte hierdurch möglicherweise eingeschränkt werden.

<sup>207</sup> Das sog. „Rostocker Oval“ umfasst die Uferlinien im Stadtzentrum, Silohalbinsel, Holzhandelshalbinsel, den Osthafen, das Dierkower- und Gehlsdorfer Ufer und die Fährverbindung zum Kabutzenhof. Durch eine Umnutzung im nördlichen Osthafen zunehmend auch der planerischen Absicht entsprochen, eine Verbindungsfunktion des Osthafens und der Holzhalbinsel in der Warnowmündung zwischen Altstadt und den Wohngebieten im Nordosten zu realisieren.

<sup>208</sup> Das Unternehmen entwickelt und produziert elektronische Baugruppen, Geräte und Systeme u.a. für Auftraggeber aus der E-Mobilität Branche, Industrie, Maschinenbau und Medizintechnik.

<sup>209</sup> B-Plan 16.GE.07 „Gewerbegebiet nördlich Containerterminal / Neu Hinrichsdorf“

<sup>210</sup> Die Fläche 1.22 wird, obwohl noch kein Baurecht nach §§ 30 od. 34 BauGB besteht (aktuell Planaufstellung gem. § 33 BauGB), als Potenzial im Bestand angerechnet. Dabei wird angenommen, dass eine Bebauung der Fläche (bis 2035) bereits beschlossen ist und realisiert wird. Zu berücksichtigen ist u.a., dass im Rahmen der Biotopkartierung dort das „Versumpfungsmoor südlich der A19“ und einige naturschutzrechtlich relevante Baumgruppen verortet wurden.

Auch eine fußläufige Zuwegung im Bereich der ehemaligen S-Bahn Haltestelle Rostock-Dierkow mit dem Ziel, die Straßenbahnhaltestelle Haltepunkt Dierkow besser anzubinden, wird derzeit noch kritisch diskutiert.

Die bislang positive Nachfrage im straßenzugewandten, vorderen Abschnitt spiegelt sich auch in den Verfügbarkeiten der erfassten Potenzialflächen wider. Im erschlossenen Bestandsgebiet werden zum Zeitpunkt der Erhebung drei Flächen ermittelt (1.20, 1.21 und a.5), von denen aufgrund der Eigentumsverhältnisse allerdings nur die Fläche 1.20 zu 100 Prozent in die Bilanz einfließt (es laufen bereits Verkaufsgespräche).

Die Fläche 1.21 wurde bereits veräußert und eine Bebauung steht in absehbarer Zeit an, sodass dieses Potenzial entfällt. Da die Fläche a.5 bereits 2016 verkauft wurde und eine kurzfristige Bautätigkeit zu erwarten ist, wird auch deren Marktgängigkeit als nicht mehr gegeben betrachtet.

Trotz der erschließungsbedingten Einschränkungen, wird die Erweiterung dieses Standortes in Form der Fläche

1.22 aus gutachterlicher Sicht begrüßt. Schließlich siedelten sich in den vergangenen Jahren im älteren Gebietsabschnitt zahlreiche Unternehmen an, die in vielen Fällen auch eine relativ hohe Standortqualität vermitteln. Einige davon legen ausdrücklich hohen Wert auf eine attraktive Architektur, sodass sich am Brückenweg der Wandel des klassischen Gewerbegebietes in neuerer Zeit verdeutlicht.

Idealerweise würde im südlichen Teilabschnitt, dort, wo heute die Dierkower Allee an den ehem. S-Bahn-Punkt angebunden ist, eine zweite Verkehrsanbindung umgesetzt. Hierüber ließe sich dann auch der Gewerbestandort an der Stadtbahn-Haltestelle Dierkow (siehe dazu Kap. 7.1.30) anbinden, was zur weiteren Aufwertung dieser Lage beitrüge. Eine – ebenfalls diskutierte – Anbindung an den östlichen Autobahnknoten wird aus gutachterlicher Sicht kritisch gesehen, weil der Verkehr damit nur in südliche Richtung abfließen könnte.<sup>211</sup> Ein schrittweiser weiterer Ausbau des Gewerbegebietes im Umfeld der Autobahnanschlussstelle Rostock-Ost wäre aus gutachterlicher Sicht unter der Bedingung einer merklichen Verbesserung der Erschließungssituation empfehlenswert.

Abb. 51 Übersicht Flächenpotenzial GE.13.2



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>211</sup> Eine mögliche alternative Lösung, die zweite äußere Anbindung des Gewerbegebietes über eine Abfahrt unmittelbar an der BAB-AS zu realisieren, wird als weniger realistisch und sinnvoll eingeschätzt. Möglicherweise könnte dadurch in Zeiten eines hohen Verkehrsaufkommens aus nordwestlicher Fahrtrichtung ein Rückstau bis auf die Verzögerungsspur entstehen. Vor allem aber könnte dadurch der Verkehr vom Gebiet nur in südliche Richtung abfließen, nicht aber auf die Autobahn gelangen.

### 7.1.7 GE.14.2 Petersdorfer Straße

Ein weiterer Standort, an dem in den vergangenen Jahren vergleichsweise hohe Flächenverkäufe erzielt wurden, ist der Gewerbestandort GE 14.2.

Das Gebiet liegt nordöstlich des vorgenannten Standortes und grenzt an das jüngste Plattenbau-Wohngebiet Rostocks an. Raumprägend ist neben der Bahnlinie im Norden auch die überirdisch verlaufende Fernwärmeleitung parallel zur Toitenwinkler Allee im Süden, die nahe der Aral-Tankstelle schließlich unterirdisch weitergeführt wird. Ein direkter Anschluss an die Toitenwinkler Allee wird dadurch in gewisser Weise unterbunden bzw. deutlich erschwert, was auch an der Raumstruktur ablesbar wird.

Im aktuellen Flächenbestand können einige Potenziale entlang des Ligusterweges ausgemacht werden, der über die Lindenallee nordwestlich, oder über die Petersdorfer Straße mit Umfahrung des Gebietes, an die Toitenwinkler Allee angebunden ist. Die Erreichbarkeit der BAB 19 ist, wie auch beim vorgenannten Standort, grundsätzlich gut. Eine geschlossene Ortschaft muss nicht durchquert werden.

Für die erfassten Flächen 1.25 und 1.26, zwischen Toitenwinkler Allee und Petersdorfer Straße, liegt ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr.14.GE.130 vor.

Durch den B-Plan soll das Ziel verfolgt werden, das „Gelände einer städtebaulichen Entwicklung im Sinne einer geordneten gewerblichen Ansiedlung als Abschluss des vorhandenen Gewerbegebietes und der sinnvollen Abrundung des Standortes in unmittelbarer Nähe des Wohngebietes“ zuzuführen. Derzeit befinden sich die beiden Potenzialflächen im Außenbereich, sodass bauliche Vorhaben noch nicht genehmigungsfähig sind. Im sonstigen Gebiet richtet sich die Zulässigkeit der Bebauung nach § 34 BauGB. Überwiegend liegt im Gewerbegebiet eine gesicherte innere Erschließung vor und auch die Petersdorfer Straße als zentraler Autobahn-Zubringer vermag eine Mehrbelastung durch steigende KFZ-Nutzung aufzunehmen. Gleiches dürfte auf die südlich verlaufende Toitenwinkler

Abb. 52 Übersicht Flächenpotenzial GE.14.2



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Allée zutreffen, die an der Großwohnsiedlung entlang führt. Positiv zu bewerten ist des Weiteren, dass – bis auf die Fläche 1.30, 1.31 und Teile von 1.27 – die Hansestadt Rostock Eigentümerin der noch freien Grundstücke ist, sodass die Marktgängigkeit vieler Potenzialflächen grundsätzlich als relativ hoch anzunehmen ist. Einige räumliche Rahmenbedingungen begründen jedoch gewisse Abzüge, wie beispielweise die über die Fläche 1.23 verlaufende Hochspannungsleitung, wodurch bauliche Maßnahmen auf eine maximale Höhe von 4 m begrenzt werden. In Frage kommt demnach lediglich eine Nutzung durch Stellplatz-, Lager- und Abstellflächen.

Da die aktuelle Nutzungsstruktur vorwiegend durch Transport- und Lagerfunktionen geprägt ist und die Betriebe über großflächige Abstellflächen verfügen, ist die Umfeldqualität v.a. am Ligusterweg und dem Hainbuchenring nur mäßig. Die noch freien Standorte lassen sich daher voraussichtlich v.a. an solche Betriebe veräußern, die keinen sehr hohen Anspruch an die Gestaltung der Firmenareale haben.

Die Flächen 1.30 und 1.31 (hier in zwei Bereiche unterteilt) unterscheiden sich in ihrer Lagequalität wiederum vom südlich der Lindenallee gelegenen Abschnitt. Der Standort zwischen Petersdorfer Straße und Hafenterritorium zeichnet sich durch eine Mischung aus Geschosswohnungsbau, umgebenden Kleingartenanlagen, Kindertagesstätte, Hotelstandort und einigen wenigen Gewerbebetrieben im Zentrum aus. Aufgrund der unklaren Positionierung dieses Standortes wird im ISEK (2015) als kurz- bis mittelfristige Maßnahme die Erstellung eines städtebaulichen Konzeptes für den Standort Hafenterritorium formuliert. Dabei steht insbesondere die Sanierung der Kita/ Sozialeinrichtung an der Hafenterritoriumstr. 18 im Mittelpunkt. Die dort erfassten gewerblichen Potenzialflächen schließen südlich an die alten Hallenflächen zwischen Hafenterritorium und Petersdorfer Straße (1.30) sowie nördlich an diese (1.31) an und würden zur gewerblichen Aufwertung im Zentrum dieses Standortes beitragen. Aufgrund der schwierigen Ausgangslage und der zwingenderweise einzuhaltenden immissionsschutzrechtlichen Vorgaben, wird ein Abschlag auf die gewerbliche Marktgängigkeit angenommen. Eine Erweiterung des Gewerbestandes in diesem Bereich – ggf. als Bestandteil eines Mischgebietes – wird dennoch für sinnvoll erachtet, da hierdurch die Petersdorfer Straße langfristig gestärkt werden kann.

### 7.1.8 SO.16.2 Hafenvorgelände Ost

Die Entwicklung des Hafenvorgeländes basiert im Wesentlichen auf dem erstmals 1991 aufgestellten und bis 1994 weiter überarbeiteten B-Plan zur Ausweisung eines Sondergebietes (SO) für hafengebundene Industrie. Ziel der Ansiedlung sind Betriebe, deren Produktionsprozesse den Hauptfunktionen des Hafens, Umschlag und Lagerung, unmittelbar vor- oder nachgelagert sind, für die eindeutig logistische Vorteile aus der Hafennähe resultieren, Betriebe für die die Nähe zum Hafen einen erheblichen wirtschaftlichen Standortvorteil bedeutet, aber auch produzierende Betriebe, die aus dem Hafenterritorium verlagert werden müssen oder zur Nutzung der Restflächen angesiedelt werden sollen. Ebenfalls zulässig sind Großhandelsbetriebe.

Nachdem zuletzt 2011 und 2016 zwei Großverkäufe erfolgten, können aktuell nur noch wenige Grundstücke aktiv von der Stadt vermarktet werden.<sup>212</sup> So wurde z.B. die Fläche Nr. 1.34 2016 für spätere Erweiterungszwecke veräußert (eine Bebauung bis 2035 ist zu erwarten, aber noch nicht sicher). Die Marktgängigkeit der kleineren Fläche 1.32 hingegen wird mit 100 Prozent bewertet, sie fließt also ohne Einschränkung in die Flächenbilanz ein. Der Zuschnitt der Fläche 1.33 wiederum wird als limitierend bewertet, sodass die Marktgängigkeit dieses Flurstücks deutlich herabgesetzt wird.

Die Fläche 1.35, die in ihrer Größe der Potenzialfläche 1.34 entspricht, dient dem privaten Eigentümer als Vorhaltefläche für eine spätere Expansion und wird nur mit entsprechendem Abschlag in die Bilanz eingestellt. Zusätzlich zum Flächenkataster der Stadt, wurden das kommunale Grundstück a.6 und die private Vorhaltefläche a.7 erfasst. Die Marktgängigkeit der Fläche a.6 wird dabei als uneingeschränkt bewertet, jedoch muss, zuschnittsbedingt, eine Reduzierung der verfügbaren Fläche auf

---

<sup>212</sup> In den Zwischenjahren fanden darüber hinaus Hallenerweiterungen und weitere Entwicklungen am Standort statt, die sich allerdings auf private Bestandsflächen bezogen und nicht explizit erfasst werden.

rd. 5 ha angenommen werden. Ziel ist es, diese Fläche an einen Großbetrieb zu veräußern. Die Fläche a.7 ist eine private Erweiterungsfläche und wird als nur eingeschränkt marktgängig beurteilt.

Das Hafenvorgelände Ost hat sich als wichtiger Standort für Waren produzierende und verteilende Betriebe etabliert. Insbesondere gilt es als sehr attraktiv für flächenextensivere Industriebetriebe, Logistik- und Großhandelsunternehmen, die nicht immer zugleich einen direkten Bezug zur Kaikante erfordern. Anhand des aktuellen Branchenbesatzes (z.B. Lidl-Logistikzentrum, Holzhandel, Lebensmittelhandel und Kfz-handel) wird deutlich, dass die Ziele der Bauleitplanung zwar weitestgehend erreicht wurden, aber auch ein hoher Anteil an Betrieben vorzufinden ist, die eine räumliche Nähe zum Überseehafen nicht unbedingt erfordern und ebenso gut an anderen Standorten im Stadtgebiet (oder außerhalb) untergebracht werden könnten. Zur wesentlichen Qualität dieses Standortes trägt eine gut ausgebaute innere Erschließung sowie die äußere Anbindung über die 4-spurige Hinrichsdorfer Straße bei. Konflikte mit umliegenden Nutzungen sind auf ein Minimum reduziert, sodass sich der Standort v.a. als Gewerbegebiet für „verkehrsintensives Gewerbe“ einstufen lässt.

Die zügige Entwicklung und Vermarktung in der Vergangenheit wird insbesondere dadurch zu begründen sein, dass die erste Erschließung, Flächenfreilegung etc. durch Fördermittel und Eigenmittel der Stadt erfolgten, sodass eine Veräußerung bereits entwickelter Grundstücke stattfinden konnte. Ein städtebaulicher Vertrag mit einem privaten Bauträger, was in Rostock eine oftmals gewählte Praxis darstellt, musste daher nicht geschlossen werden. Eine kurz- bis mittelfristige Entwicklung und Vermarktung der noch freien Flächen wird weiterhin empfohlen.

Abb. 53 Übersicht Flächenpotenzial SO.16.2



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

### 7.1.9 G.16.2 & SO.16.1 Güterverkehrszentrum

Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Rostock,<sup>213</sup> das nördlich an das Hafenvorgelände anschließt, nimmt seit vielen Jahren eine besondere Stellung ein und konnte sich längst als Standort für transportintensives Gewerbe, ebenso wie für verschiedenste produzierende Unternehmen überregional positionieren.<sup>214</sup> Hierzu tragen v.a. die räumliche Nähe zum Überseehafen bei und die günstige Anbindung an die Autobahn Berlin-Rostock (BAB 19). Ziel war und ist es, die günstige geographische Lage in den

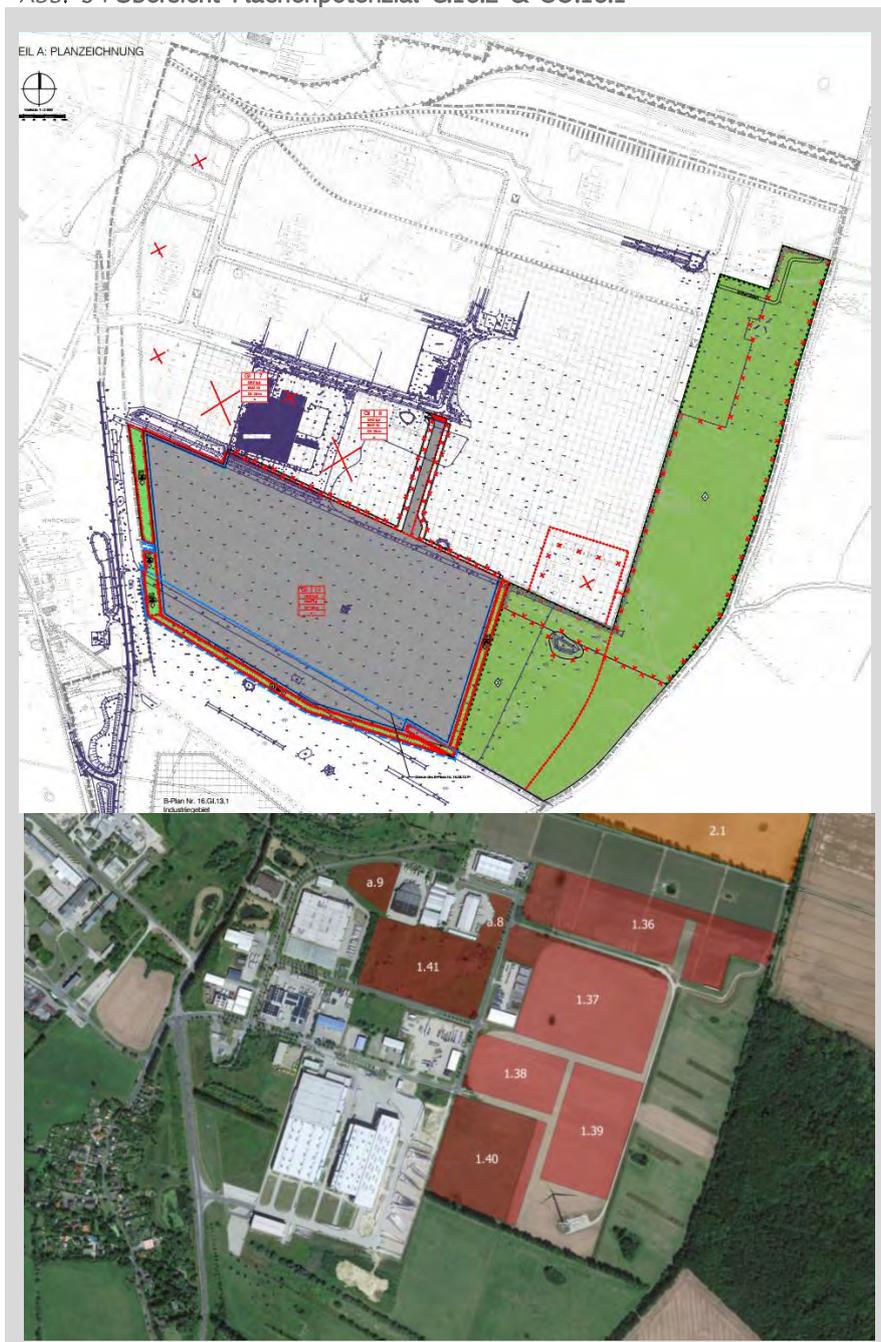
<sup>213</sup> Die Entstehung geht auf die 1991 von der Landesregierung in Übereinstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium getroffene Wahl zur Errichtung eines Transport-Gewerbegebietes in der Nähe des Seehafens zurück.  
<sup>214</sup> Die Planung des Sondergebietes geht auf den 1994 beschlossenen B-Plan 16.SO.40 „Güterverkehrszentrum Mecklenburg-Vorpommern“ zurück (Aufstellungsbeschluss 1991), der neben der Hansestadt Rostock als Geltungsbereich auch die Nachbargemeinde Mönchhagen mit umfasst. Die Entscheidung, das GVZ in Rostock zu verwirklichen, geht auf eine vom Bundesverkehrsministerium initiierte und vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erstellte Studie (Nov. 1991) zu einer Reihe von Standorten in Mecklenburg-Vorpommern zurück.

Verkehrsbeziehungen im Ostseeraum und in Europa aktiv zu nutzen, indem Fährverkehr und Transport in die städtebauliche Planung eingebunden werden sollten. Zugleich waren die möglichen Abstands- und Übergangsflächen zu bestehenden Wohnlagen entscheidungsbestimmend für diesen Standort.

Insbesondere war in Mecklenburg-Vorpommern nur ein GVZ mit Anschluss an das KLV-Kernnetz<sup>215</sup> der Bahn vorgesehen, sodass dem GVZ bestimmte Hauptfunktionen als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern zugedacht wurden.<sup>216</sup> Dementsprechend hatte man frühzeitig auch die Baufelder eingeteilt und dimensioniert. Allerdings wurde das geplante KLV-Terminal südlich des Barkenwegs bislang nicht realisiert, sodass mit der heutigen Containerstraße zwar eine Erschließung der Planfläche von südlicher Seite aus besteht (Frachtzentrum), das Planfeststellungsverfahren aber weiterhin läuft.<sup>217</sup>

Die Nachfrage am GVZ war von Entwicklungsbeginn an entsprechend hoch, was auch auf die bereits realisierte Erschließung zurückgeführt werden kann (Verantwortlich für die Erschließung und Vermarktung der Gewerbegrundstücke ist der Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hanse-

Abb. 54 Übersicht Flächenpotenzial G.16.2 & SO.16.1



Quelle: HRO, 2016; 2. Änderung und Ergänzung des B-Plans Nr. 16.SO.40 (2010); GoogleEarth, 2018

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>215</sup> Die Hansestadt Rostock verfügt derzeit über einen Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV bzw. KV). Dieser ist südlich des RoRo-Terminals und direkt an der Kaikante der Unterwarnow am Pier 1 verortet.

<sup>216</sup> Dies sind: Empfangsspedition, Versandspedition, Transitfunktion, Zwischenlager- und Pufferfunktion sowie externe und interne Service- und Dienstleistungen für die Betriebe im GVZ.

<sup>217</sup> Vgl. 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 16.SO.40 (2010). Der KV-Terminal am Überseehafen (ÜSH) wird seit vielen Jahren stetig optioniert und weiterentwickelt. Im Februar 2014 wurde das Terminal mit der Abnahme des zweiten Kranes und die Umstellung auf mobile Umschlagtechnologie (mehrere Reach Stacker) abgelöst. Es verfügt u.a. über 5 Gleise mit 600m kranbarer Gleislänge und zwei neue, kurventaugliche Portalkrane.

stadt Rostock (KOE)). Allerdings wurde bislang lediglich der westliche Bauabschnitt kleinflächig erschlossen, wohingegen der Abschnitt östliche der Straße Zum Frachtzentrum vorerst offengehalten wurde. Aktuellere Entwicklungen am Standort betreffen den Ausbau des Produktionsstandortes von Nordex, was durch die 2. Änderung des B-Plans (2010) möglich wurde,<sup>218</sup> oder auch die Expansionen der Spedition Heinrich Gustke östlich der Straße zum Frachtzentrum (also innerhalb des neueren östlichen Baufeldes). Im Laufe der letzten Jahre wurde zudem die SO-Fläche stetig verkleinert und in GI-Flächen umgewidmet.

In Folge der Erweiterung des Rotorblatt-Zentrums von Nordex, wurde im östlichen Bereich des B-Plans (dem Gelände des Windanlagenbauers zugehörig) ein Windrad installiert, das dort mitsamt der Zuwegung gewissermaßen eine Landmark bildet. Weiter östlich erstrecken sich weiträumige Ausgleichsflächen, die bis zum Stadtrand Rostocks reichen und den Standort gegenüber dem Gemeindegebiet von Mönchhagen abgrenzen.<sup>219</sup>

Im aktuellen, bereits erschlossenen Baugebiet findet sich noch eine große Potenzialfläche (Nr. 1.41), deren Ausrichtung an verkehrsintensiven Betrieben deutlich wird. Im Bereich östlich der vertikal verlaufenden Straße Zum Frachtzentrum wurde das Baufeld mit der 1. B-Plan-Änderung gegenüber den ursprünglichen Plänen erweitert und der ursprüngliche Erschließungsplan aufgehoben. Dies ermöglicht eine Parzellierbarkeit der Grundstücke nach Bedarf, wodurch man sich eine schnellere Vermarktung verspricht. Insbesondere wurde dabei auch das SO GVZ zu einem GI-Gebiet umgewidmet, da sich die Ausgangslage mittlerweile geändert hatte und eine Verschiebung der Nachfrage festzustellen ist. Auch mit der 2. Änderung des B-Plans im Jahr 2010 wurde das östliche Baufeld nicht wieder strukturiert, sodass – bis auf zwei bauliche Ansätze, die eine Verlängerung der Straßen Kleine und Große Rampe erwarten lassen – die Entwicklungsrichtung weitgehend offengehalten wird. Gerade dadurch kann eine erfolgreiche Vermarktung allerdings auch erschwert werden.

Um die Entwicklung gemäß der zu erwartenden Nachfrage voranzutreiben, wird aus gutachterlicher Sicht die im alten B-Plan von 1994 (16.SO.40) vorgesehene Innenerschließung weiterhin empfohlen. Ein Offenlassen, wie in den neueren B-Plänen aus den Jahren 2002 oder 2010 angestrebt, könnte dazu führen, dass durch eine ungünstig positionierte Erstansiedlung weitere Entwicklungsspielräume erheblich eingeschränkt werden und eine bauliche Ordnung erschweren. Zur Bilanzierung werden daher die noch offenen Flächenpotenziale gemäß der ursprünglichen Planung (B-Plan 1994) eingeteilt, sodass eine differenziertere Einschätzung möglich wird.

Ein weiterer Punkt betrifft das im B-Plan vorgesehene KLV-Terminal in Verlängerung der westlichen Gleisanlagen beim Heidenholz (SO Hafen). Im Rahmen dieser Untersuchung kann der Bedarf an einem weiteren KLV-Terminal in Rostock nicht geklärt werden,<sup>220</sup> da dies auch in Zusammenhang mit der weiteren Hafenentwicklung Rostocks steht. Sollte man von einer solchen Realisierung jedoch Abstand nehmen, was angesichts der schrittweisen Umwidmungen dieses Gebietes anzunehmen ist, so ergeben sich auch andere Verbindungsmöglichkeiten des Güterverkehrszentrums mit den weiter nördlich gelegenen Entwicklungsflächen. Dies bezieht sich insbesondere auf den Großgewerbestandort Rostock-Mönchhagen (siehe v.a. Kap. 7.2.1).

Die wenigen noch freien und bereits erschlossenen Flächen (1.41, a.8) sind überwiegend im Eigentum einer städtischen Gesellschaft, a.9 ist eine private Erweiterungsfläche und ist dem freien Markt entzogen. Auch die östlichen Potenzialflächen, die bislang noch nicht erschlossen wurden, sind im

---

<sup>218</sup> In der 1. Änderung des B-Plans 16.SO.40 war eine Erweiterung in südlicher Richtung – also zum Standort des Betonwerks (Nördlich Goorstorfer Straße, B-Plan 16.GI.13.1) noch nicht vorgesehen.

<sup>219</sup> Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bauleitplanung sowohl von Rostock, als auch von Mönchhagen eine Erweiterung des GVZ auf dem Gebiet von Mönchhagen vorsieht (basierend auf dem Vorranggebiet Gewerbe und Industrie Rostock – Mönchhagen), dessen weitere Entwicklung durch diese Grünzäsur allerdings erschwert werden könnte (vgl. dazu Kap. 7.4.3.2).

<sup>220</sup> Der Bedarf hängt u.a. ab von der Entwicklung des Außenhandels (tendiert durch Globalisierung, Demografie, Struktur von Import und Export sowie Güterstruktureffekten), dem verkehrspolitischen Rahmen (Abwicklung der Transporte/ Modalwahl), die Logistik (Produktionsstrukturen, Beschaffung/ Distribution, Transportqualität und -kosten etc.) und die Ausstattung mit Umschlagsknoten außerhalb dieses Standortes ab.

Eigentum der Gesellschaft, die über die zweckkonforme Verwertung entscheidet. Vor allem die Tatsache, dass die innere Erschließung der großräumigen östlichen Flächen noch aussteht, begründet geringe Abschläge der Marktgängigkeit. Dabei dürfte der Vermarktung wenig förderlich sein, dass die Zukunft v.a. des nördlichen Areals (Festsetzung als KLV-Terminal) noch ungeklärt ist. Denn im aktuellen B-Plan sind noch immer entsprechende Bahnanlagen vorgesehen, die das Gebiet durchziehen und teilweise auch ungünstige Flächenzuschnitte erzeugen. Zugleich bringen die wechselnden bauleitplanerischen Festsetzungen entsprechende Verfahrensprozesse mit sich, die wiederum zu Verzögerungen führen. Eine zügige Klärung der teilräumlichen Situation wird – auch angesichts des hohen Flächenbedarfs nach solchen Standorten für verkehrintensives Gewerbe – als notwendig erachtet.<sup>221</sup> Die Ausrichtung auf Betriebe mit entsprechendem Verkehrsaufwand sollte dabei weiterhin beibehalten werden.

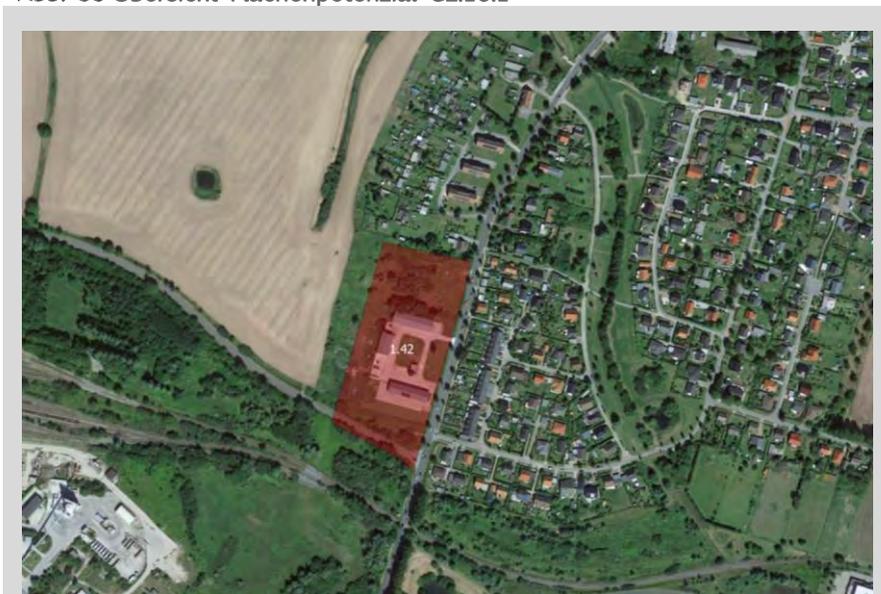
### 7.1.10 GE.16.1 Nienhagen

Nördlich des GVZ liegt im Ortsteil Nienhagen ein weiterer, kleiner Gewerbebestandort (GE.16.1), dessen Nutzung auf verbindlicher Ebene über den B-Plan Nr. 16.W.43 konkretisiert wird. Die Potenzialfläche umfasst eine ehemalige LPG-Anlage, die seit geraumer Zeit brachliegt und einen städtebaulichen Missstand darstellt.

Die Fläche 1.42 liegt im Kreuzungsbereich der Hinrichsdorfer Straße und Feuerwehrstraße und umfasst rd. 2,2 ha, wovon ca. 6.000 qm versiegelt sind. Zur Sicherung des zur Zeit der Planaufstellung (im Jahr 2000) noch ansässigen landwirtschaftlichen Betriebes, schränkte der damalige Bebauungsplan den erfassten Bereich (im B-Plan Baufeld 1) für die Nutzung durch Betriebe der Land- und Forstwirtschaft ein, um den ursprünglich dörflichen Charakter dieser Lage zu bewahren. Mit der 2012 erfolgten Überarbeitung schließlich, wird eine Darstellung als GGe vorgenommen (die Nutzung durch Tankstellen wird dabei ausgeschlossen). Der ursprünglichen Planung folgend, wird dieser Standort aus gutachterlicher Sicht als ungeeignet für eine gewerbliche Nutzung in hiesigem Sinne eingeschätzt. Schließlich würde jegliche gewerbliche Nutzung den bestehenden Dorfcharakter wesentlich stören, zumal auch kein entsprechender Nutzungsansatz vorliegt. Ebenso können aus der unmittelbaren Nähe zum Allgemeinen Wohngebiet (WA) womöglich auch ungewollte Konflikte entstehen.

Zugleich muss allerdings auch angenommen werden, dass die Nähe zum Großtanklager (Fa. Biopetrol) die Qualitäten dieser Fläche bspw. für neue Wohnflächenentwicklungen schmälert. Denn die Feuer-

Abb. 55 Übersicht Flächenpotenzial GE.16.1



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

Zugleich muss allerdings auch angenommen werden, dass die Nähe zum Großtanklager (Fa. Biopetrol) die Qualitäten dieser Fläche bspw. für neue Wohnflächenentwicklungen schmälert. Denn die Feuer-

<sup>221</sup> Bereits mit der 1. Änderung des B-Plans wurde ein großer Teil der SO-Flächen für „Verkehrsgewerbe“ in GI umgewidmet, was dadurch begründet wurde, dass durch die Öffnung für weitere Industrie- und Gewerbeansiedlungen erst das erforderliche Ladungsaufkommen zur Auslastung des KLV-Terminals zu sichern sei. Für eine Ansiedlung typischer Gewerbe eines GVZ sah man keinen großflächigen Bedarf mehr.

wehrstraße ist der östliche Hauptzubringer. Im Ergebnis wird daher empfohlen, andere Nutzungskonzepte zu suchen und die Folgenutzung über veränderte bauleitplanerische Festsetzungen zu steuern.<sup>222</sup> Der Fokus gewerblicher Entwicklungen sollte vielmehr auf die umgebenden Gewerbestandorte gelegt werden.

### 7.1.11 G.1.1 & GE.1.4 Maritimes Gewerbegebiet und Warnemünder Werft

Die neuere Entwicklung des Maritimen Gewerbegebietes im Ortsteil Warnemünde orientiert sich am bereits 1994 formulierten Ziel, dort insbesondere maritim ausgerichtete Industrie- und Gewerbebetriebe anzusiedeln, um die bestehenden günstigen technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen (Gleis- und Wasseranschluss) auszunutzen. Der Standort wird durch die Betriebsflächen der Neptunwerft und der MV Werften sowie Caterpillar Motoren geprägt, also dem Kern der maritimen Wirtschaft Rostocks. Die aktuell umfangreichen Erweiterungspläne der Werften verdeutlichen die Relevanz, die diesem Gewerbegebiet zukommt.

Das Gebiet umfasst einige der wenigen verbleibenden Flächenpotenziale im Stadtgebiet mit Zugang zu seeschifftiefem Wasser.<sup>223</sup> Dazu zählen auch der Zugang zur 250 Meter langen Kaikante samt Schwerlastkran. Den planerischen Vorgaben folgend, wurden zuletzt, im Jahr 2010, eine neue Zufahrtsstraße (Neptunblick) und Versorgungsleitungen fertiggestellt, um einen leistungsfähigen Industriekomplex zu entwickeln.<sup>224</sup> Dies erfolgte insbesondere auch im Hinblick auf die Expansionspläne der ansässigen Werften.

Die äußere Anbindung des Standortes ist aufgrund der Gleise und der vorrangigen Orientierung der Straßenführung am Passagierkai Warnemünde allerdings relativ umständlich. Die Anfahrt muss von nördlicher Seite über die Werftallee erfolgen, wohingegen von südlicher Richtung eine Umfahrung der Großwohnsiedlung Gross Klein notwendig ist und gewisse Konflikte (Lärmemissionen) mit sich bringt. Von nördlicher Seite (Haltepunkt Warnemünder Werft) zweigen mehrere alte Gleise für den Schienengüterverkehr in das Gebiet ab. Die Gleisanlagen werden im aktuellen MOPZ zur Sicherung für den Ausbau des Schienengüterverkehrs empfohlen.<sup>225</sup>

Abb. 56 Übersicht Flächenpotenzial GE.1.1 & GE.1.4



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>222</sup> Wird die Festsetzung als GEe beibehalten, sollten weitere Eingrenzungen der zulässigen Nutzung vorgenommen werden. Möglicherweise könnten sich auch kleinflächige Versorgungsangebote – ggf. in Kombination mit Lebensmittelhandwerk – für die zahlreichen Beschäftigten der angrenzenden Gewerbestandorte, des Überseehafens und die Bewohner des Ortsteils anbieten. Die Möglichkeiten müssten über entsprechende Marktuntersuchungen, Verkehrsgutachten etc. geklärt werden.

<sup>223</sup> Die Anlegestellen am sog. MAGEB-Kai sind zugelassen für Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 6,40 Meter.

<sup>224</sup> Hintergrund der neuesten Erschließung war die Herstellung möglichst großer Baugrundstücke, ohne dabei die westlich gelegene Deponiefläche zu tendieren.

<sup>225</sup> Der Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ), 2016, empfiehlt als Maßnahme, die Potenziale einer verbesserten Erschließung durch die Schiene zu prüfen und die ggf. erforderlichen ergänzenden Flächen zu sichern (Maßnahme WT-3) (vgl. IVAS (2016): Mobilitätsplan Zukunft der Hansestadt Rostock, Gesamtbericht, Beschlussvorlage Entwurf Dezember 2016, S. 55)

Kennzeichnend für den Standort, zugleich aber auch ein gewisses Entwicklungshemmnis, ist der als geschütztes Biotop<sup>226</sup> frei gehaltene Bereich nördlich des Laackkanals, der einen früheren Deponiekörper der Warnow Werft umfasst. Die angestrebten Entwicklungen der angrenzenden Flächen 1.43 und 1.45 sind auf den Bebauungsplan Nr.01.GE.83 gestützt und mit folgenden Zielen begründet: „[...] auf den vorhandenen Bestand im Geltungsbereich und im näheren Umfeld, sollen die bestehenden bedeutenden Ansätze eines industriellen Kerns erweitert und insbesondere weitere große Betriebe des Schiffs-, Maschinen- und Metallbaus erweitert und neu angesiedelt werden. Für die entsprechende Zulieferindustrie, das produzierende Handwerk und den begleitenden Dienstleistungsbereich sollen adäquate Ansiedlungsmöglichkeiten im Umfeld des bestehenden und sich weiterentwickelnden industriellen Kernbereichs geschaffen werden [...]“.<sup>227</sup> Die an der Kaimauer gelegene Potenzialfläche 1.45 ist im Eigentum der Stadt Rostock. Die Marktgängigkeit muss dabei als eingeschränkt bewertet werden, da die Entwicklung abhängig gemacht wird vom spezifischen Bedarf der Werftanlagen. Die Fläche 1.43 ist im Eigentum des Landes und wird ebenfalls für die – zumeist großflächige – Werftentwicklung vorgehalten.<sup>228</sup> Allerdings wird eine Marktgängigkeit innerhalb des Zeitraums bis 2035 nicht gesehen, da die Nutzung von der Aufbereitung des Bodens (ehemaliger Deponiekörper) abhängig ist.

Es ist anzunehmen, dass im Zwischenbereich der Hallen bzw. in Folge weiterer Umstrukturierungen innerhalb des Gebietes weitere Entwicklungspotenziale entstehen, die aus heutiger Sicht jedoch nicht hinreichend absehbar sind. Ziel der Stadt ist es, dabei auch die Logistikfunktion weiter auszubauen („Logistikstreifen“), wozu ebenfalls die Reaktivierung der Gleisanlagen gehört. Dabei wird allerdings auch eine Verbesserung der Straßenanbindung zur Diskussion stehen müssen. Dahingehend werden auch von der Entwicklung im Bereich des nördlich gelegenen Werftbeckens (u.a. Ausbau als Mehrzweckhafen;<sup>229</sup> siehe dazu Kap. 7.2.2) wichtige Impulse auf den Gesamtstandort zu erwarten sein. In diesem Zusammenhang steht auch die nördliche Entwicklungsfläche (Fläche Nr. 2.2; siehe dazu Kap. 7.2.2) im Fokus, zumal diese und das umgebende Areal um das Werftbecken herum vor kurzer Zeit durch die Stadt erworben wurden. Aktuell nämlich wird ein Masterplan für das Werftbecken Groß Klein erarbeitet, wovon auch diese Fläche tendiert sein wird. Die genaue Entwicklung und das sich für eine gewerbliche Nutzung ergebende Potenzial ist bislang allerdings noch nicht hinreichend bekannt.

Wenngleich sich die planerischen Aktivitäten zuletzt v.a. auf den nördlichen Standort im Bereich des Werftbeckens bezogen, so darf auch die perspektivische Entwicklung südlich der Werft bei der Standortsicherung jedoch nicht vernachlässigt werden. Denn auch weiterhin sollte mit einer Expansion der dort konzentrierten Großunternehmen gerechnet werden, sodass die Standortsicherung ein wichtiges Thema bleibt. Auf die Bedenken durch die Wohnbaulandentwicklung sowie Ansprüche von Seiten des Naturschutzes muss entsprechend reagiert werden.<sup>230</sup> Da der Standort aber über ausgesprochen spezifische Voraussetzungen verfügt und für die Werftindustrie der Stadt Rostock von herausragender Bedeutung ist, sollte an einer Erweiterung für emissionsintensive Nutzungen unbedingt festgehalten werden.

---

<sup>226</sup> Verbuschtes Brennessel-Schilflandrohrrecht öst. d. Werftallee

<sup>227</sup> Vgl.: Begründung zum Bebauungsplan Nr.01.GE.83, Hansestadt Rostock Stand 2004.

<sup>228</sup> Das Flächenangebot richtet sich demnach an emissionsintensive Betriebe, die eine GI-Ausweisung erfordern, jedoch keine besonderen Anforderungen bezüglich einer leichten Erreichbarkeit haben.

<sup>229</sup> In der Diskussion steht Nutzung des Beckens durch Kreuzfahrtschiffe, aber auch Handelsschiffe, Lotsen- und Polizeiboote sowie ggf. auch Großsegler. Ebenfalls ist der südliche Teil des Werftbeckens weiterhin für gewerbliche Nutzung relevant.

<sup>230</sup> Bis 2015 plante die Stadt den Ankauf der ehem. Mülldeponie vom Land, um die Flächen für die südliche Erweiterung des Standortes Groß Klein voranzutreiben. Aus Kostengründen verabschiedete sich die Stadt schließlich von dem Plan. (siehe dazu auch <http://www.ostsee-zeitung.de/Mecklenburg/Rostock/Kehrtwende-Rostock-kauft-Altlast-doch-nicht> (Zugriff am 15.02.2018)). Gegen den bereits beschlossenen Bebauungsplan zur südlichen Erweiterung reichte die WIRO gegen ihre Gesellschafterin eine Normenkontrollklage ein. Sicherlich erhöht das geplante „Wohnquartier Laackkanal“ am Baggermeisterterring (hierzu baut die Rostocker Wohnungsbaugenossenschaft Warnow zwölf Häuser mit 156 Wohnungen) das Konfliktpotenzial am Standort (vgl. [www.svz.de/lokales/rostock-bebaut-die-letzte-wasserkante-id4821311.html](http://www.svz.de/lokales/rostock-bebaut-die-letzte-wasserkante-id4821311.html) (Zugriff am 06.07.2017)).

### 7.1.12 SO.1.12, GE.1.2 & GE.1.3 Technologiestandort Warnemünde, An der Stadtautobahn & Warnemünde Diedrichshäger Moor/ Weidenweg

Nördlich angrenzend an das Maritime Gewerbegebiet, lassen sich im näheren und weiteren Bereich um den Technologiestandort Warnemünde drei Potenzialflächen ausmachen, die es im Hinblick auf ihre Eignung für zukünftige gewerbliche Nutzungen zu bewerten gilt.

Der Gewerbebestandort SO.1.12/GE.1.2 liegt im Kreuzungsbe- reich der Karl-F.-Kerner Straße und der Bundesstraße B 103. Im Zentrum des Standortes be- finden sich das Technologie- zentrum Warnemünde, der Campus der HS Wismar und mehrere Institute der Universi- tät Rostock. Südlich der B 103 wird der Bereich durch eine Tankstelle und ein Autohaus inkl. Kfz-Werkstatt. Geprägt; es schließt ein Sondergebiet (SO) für großflächigen Einzelhandel an. Auf einer Fläche von rd. 1,2 ha bildet dort eine Park- platzfläche samt Busparkplatz den größten Flächenabschnitt (primär für die PKWs der Kreuzfahrtgäste vorgesehen). Diese Fläche (Nr. 1.46) kann aufgrund der aktuellen und perspektivisch noch nicht fest- stehenden Nutzung nur zu ei- nem sehr geringen Teil als marktgängiges Gewerbe- flächenpotenzial bilanziert wer- den. In Zusammenhang mit den Entwicklungen im Umfeld des Hafenbeckens wird jedoch

Abb. 57 Übersicht Flächenpotenzial SO.1.12, GE.1.2 & GE.1.3



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

davon auszugehen sein, dass dieser Abschnitt einer höherwertigen Nutzung zugeführt wird (der geltende B-Plan stammt aus dem Jahr 1994). In mittel- bis langfristiger Perspektive wird eine B-Plan-Änderung angenommen. Wichtige Impulse können sich im Zusammenhang mit der Entwicklung des Hafenquartiers Warnemünde nördlich des Werftbeckens<sup>231</sup> (Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs) ergeben, da im Zuge des Verkaufs von Nordic Yards (heute MV Werften) intensiv über die Folgenutzung der Kaianlagen sowohl auf Seiten des Werftgeländes als auch auf der gegenüberliegenden Seite für den Schiffs- bzw. Anlieferungsverkehr nachgedacht wird (vgl. 7.1.11). Zugleich ist insbesondere auf die unmittelbare Nähe zum nördlichen Technologiepark Warnemünde (TZW) hinzuweisen. Durch die räum-

<sup>231</sup> Planungsrelevant ist u.a., dass der Beckengrund bzw. die Sedimente im südwestlichen Ende des Werftbeckens stark mit Altlasten belastet sind.

liche Verflechtung zum Technologiepark und den ergänzenden „Sonderstandorten Wissenschaft“ können zukünftig innovative Clusterstrukturen entstehen. Im näheren Umfeld des TZW ist v.a. die Potenzialfläche 1.47 von Interesse, die gegenwärtig als Parkplatz genutzt wird. Für die im B-Plan 01.SO.161 (2013) als Sondergebiet Hochtechnologie festgesetzte Fläche zieht die Eigentümerin (KOE) neben der gewerblichen Inwertsetzung auch eine Nutzung als Kita-Standort in Betracht, um entsprechende soziale Infrastrukturen für die Beschäftigten des Forschungsschwerpunktes bereitzustellen. Bislang muss dahingehend auf die bestehenden Ausstattungen im Ortsteil Warnemünde zurückgegriffen werden, sodass diese Planung grundsätzlich bestätigt werden kann.<sup>232</sup> Weiter nordwestlich befindet sich die Fläche 1.48, die über den B-Plan 01.SO.151 „Wohnmobilstellplatz“ überplant ist. Aktuell befinden sich große Garagenanlagen auf dem Areal, für die noch bis zum Jahr 2020 Bestandsschutz besteht. Eine kurzfristige gewerbliche Entwicklung ist dementsprechend nicht möglich. Im Hinblick auf die siedlungs-räumlichen Gegebenheiten, sollte für den aktuellen Garagenkomplex langfristig eher eine Wohngebietserweiterung im Mittelpunkt stehen, um die Entstehung von mindergenutzten Gewerbeflächen zu vermeiden. Ggf. könnte auch eine Erweiterung des südlich angrenzenden Caravan-Stellplatzes nach Norden relevant werden. Schließlich muss bedacht werden, dass jegliche Wohnflächenentwicklung (im Bereich der heutigen Kleingartenanlagen) im Widerspruch zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch weitere Gewerbeansiedlungen stünde. Um den Standort des Eigenbetriebs Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde am Weidenweg<sup>233</sup> zu sichern, wird eine solche Erweiterung jedenfalls nicht notwendig sein. Sollten diese Flächen für gewerbliche Nutzungen beibehalten werden, wird eine weitere Nutzungsbeschränkung (Feinsteuerung) auf zwingenderweise maritim orientiertes Kleingewerbe empfohlen. Die Einrichtung eines Wohnmobilstellplatzes und Stellplatzflächen für das nahegelegenen WTC/HanseHotel wird für sinnvoll erachtet.

### 7.1.13 GE.4.1 Lütten Klein West

An der westlichen Stadtgrenze befindet sich der Gewerbestandort GE.4.1. Dieser schließt unmittelbar an die Großwohnsiedlung Lütten Klein an; auf nördlicher und südlicher Seite ist der Standort von weiträumigen Kleingartenanlagen umgeben. Östlich liegt in geringer Distanz der Ortskern von Elmenhorst-Lichtenhagen. Die Anbindung des Gebietes erfolgt mittig über die Lichtenhäger Chaussee bzw. Rigaer Straße und südwestlich über die Warnowallee, die beide auf die Bundesstraße B 103 (Stadtautobahn) führen. Da die Lichtenhäger Chaussee als Haupteinfallstraße westlich angrenzender Gemeinden dient, ist das

Abb. 58 Übersicht Flächenpotenzial GE.4.1



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>232</sup> Selbstverständlich sind im Vorfeld einer Entscheidung mittel- bis langfristige Nutzungskonzepte (v.a. Marktpotenzialanalysen) erforderlich.

<sup>233</sup> SB Technik Seebär und Kurwesen

Verkehrsaufkommen (Durchfahrtsverkehr) im Gebiet ist entsprechend hoch.

Der Standort weist eine unterschiedliche Typisierung auf: Im nördlichen Bereich haben die zumeist kleinteiligen räumlichen Strukturen Charakterzüge eines Standortes für Handwerk und Kleingewerbe, wohingegen der südliche Abschnitt der Chaussee durch einen Getränkehersteller /-großhandel dominiert wird, also als „klassisches Gewerbegebiet“ gelten kann.

Im Kreuzungsbereich der Lichtenhäger Chaussee und Ostseeallee liegt die Fläche 1.50, welche nach § 34 BauGB zu bewerten ist. Das Grundstück befindet sich unmittelbar neben dem Standort der Feuer- und Rettungswache. Aktuell liegt ein Kaufantrag für die rd. 0,5 ha große im städtischen Besitz befindliche Fläche vor, sodass die Fläche bereits dem Markt entzogen ist.

Lediglich getrennt durch einen Sportplatz, lässt sich im Übergangsbereich des Standortes zur Wohnlage der Gemeinde Elmenhorst-Lichtenhagen, eine weitere Potenzialfläche (a.45) verorten. Auf dem Gelände der rd. 1,5 ha großen Fläche befand sich bis vor wenigen Jahren eine Gärtnerei, was an einzelnen Gebäudebeständen erkennbar ist, die für eine Folgenutzung rückgebaut werden müssten. Aufgrund der Umfeldnutzungen und möglichen Struktur, lässt sich der Standort dem Typus „Handwerk und Kleingewerbe“ zuordnen. Schließlich würde auch die innere Erschließung lediglich eine kleinparzellierte Nutzung ermöglichen (die Grundstücksbreite liegt bei rd. 100m).

Trotz der günstigen Lage und Anbindung, wird eine kurzfristige Aktivierbarkeit nicht gesehen, v.a. weil seitens des privaten Grundstückseigentümers keine Entwicklungs- oder Erweiterungsabsicht bekannt ist und einer gewerbliche Nutzbarkeit die vorherige Räumung des Grundstücks erfordert. Die Marktgängigkeit ist dadurch als reduziert anzunehmen. Ein dringendes Handlungserfordernis wird nicht gesehen, jedoch kann die Aufstellung eines B-Plans die Planungssicherheit des gesamten östlichen Standortes erhöhen. Der Wohnungsdruck aus westlicher Richtung verdeutlicht das bestehende Nutzungsinteresse. Sinnvoll wäre es dabei, die innere Erschließung nicht als Stich anzulegen, sondern diese Lage auch verkehrlich mit dem Bestandsgebiet zu verbinden.

#### 7.1.14 GE.4.2 St. Petersburger Straße

Zwischen der Bundesstraße B 103 und der parallel dazu verlaufenden St. Petersburger Straße liegt das rd. 30 ha große Gewerbegebiet GE.4.2. Planungsgrundlage ist der Bebauungsplan Nr.04.GE.02.

Die Genese des Standortes erscheint auf den ersten Blick widersprüchlich. So setzt der im Jahr 2000 rechtskräftig gewordene B-Plan für den gesamten Bereich eingeschränktes Gewerbe (GEe) fest, erklärt darin jedoch die Ansiedlung eines Baumarktes und Gartencenters für ausnahmsweise zulässig, obwohl es sich hierbei um großflächigen Einzelhandel handelt.<sup>234</sup> So kam es auch entlang der B 103 zu einer zügigen Herausbildung eines Einzelhandelsschwerpunktes (v.a. Toom Baumarkt), der um weitere Einzelhandelsbetriebe (z.B. Das Babyland) ergänzt wurde.<sup>235</sup>

Im nördlichen Randbereich entstand in den Jahren 2005/ 2006 das Gesundheits- und Dienstleistungszentrum (GDZ), mit angrenzendem Parkhaus. Westlich der Trelleborger Straße bildete sich wiederum ein Kfz-Schwerpunkt heraus.

Insgesamt weist der Standort günstige Bedingungen für dienstleistungsnahe Gewerbe- und Büroansiedlungen auf, was auch dem ursprünglichen Ziel der Bebauungsplanung entspricht. Nicht nur die Nähe zur Bundesstraße B 103 ist dabei als positiv zu bewerten, sondern auch die direkte Anbindung an das ÖPNV-Netz über die Straßenbahnhaltestelle St. Petersburger Straße.

---

<sup>234</sup> Der Aufstellungsbeschluss des im Jahr 2000 rechtskräftig gewordenen B-Plans erfolgte bereits am 5.12.1990. Handelseinrichtungen im Sinne von Geschäftshäusern (Kaufhäuser, Warenhäuser, Gemeinschaftswarenhäuser, Supermärkte, Verbrauchermärkte, Selbstbedienungsgroßmärkte und Einkaufszentren) werden darin ausdrücklich ausgeschlossen, wenngleich dieses Erfordernis nicht bestanden hätte, da diese auf Grundlage der BauNVO von 1990 i.d.F. vom 23. Januar 1990 (BGBl. I Seite 127) ohnehin unzulässig gewesen waren. Diese abweichenden Regelungen lassen sich nur durch die baurechtliche Übergangszeit nach der Wende erklären.

<sup>235</sup> Südlich wurde darüber hinaus ein Sonderpostenmarkt angesiedelt, für den keine baurechtliche Zulässigkeit bestünde.

Der Gewerbestandort verfügt zudem über eine umfassende innere Erschließung, die den Verkehr – ohne Durchfahrung der westlichen Wohnsiedlung – durch das Gebiet leitet und an das übergeordnete Straßennetz anbindet.

Das gesamte Gebiet befindet sich im privaten Eigentum und hält nur noch geringe Entwicklungspotenziale bereit. Für die Fläche 1.52 bestehen aktuell Planungskonzeptionen, die sich gegenwärtig in ersten Bautätigkeiten verdeutlichen. Die Flächen 1.53 und 1.54 verfügen noch über relativ hohe Marktgängigkeiten, sind allerdings in privatem Eigentum (bei 1.53 sind die Vorüberlegungen des Eigentümers nicht mit dem B-Plan konform). Die südliche Fläche 1.55 ist teilweise ungünstig geschnitten und zu großen Teilen bereits stark bewaldet, was als wesentliche Nutzungseinschränkung gesehen werden kann. Der zunehmenden Bewaldung sollte entgegen gewirkt werden.

Die Baudichte im Gebiet ist relativ gering, da große Pkw-Abstellflächen den Standort prägen. Das heterogene Ensemble aus Büro, Dienstleistung und nicht störendem Gewerbe bettet sich in das bestehende Siedlungsgefüge ein. Im Zuge der weiteren Entwicklungen sollte aber unbedingt darauf geachtet werden, keine weiteren Einzelhandelsnutzungen zu ermöglichen. Falls die Möglichkeit dazu besteht, kann eine höhere innere Ordnung planungsrechtlich v.a. über Baulinien und Festsetzungen von Gebäudehöhen etc. durchgesetzt werden, ebenso wie einer einheitlichen Grundstücksparzellierung.

Abb. 59 Übersicht Flächenpotenzial GE.4.2



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

### 7.1.15 GE.6.1 & GE.6.3 Schmarl Industriestraße

Im Nordwesten der Stadt liegen die als „Klassisches Gewerbegebiet“ zu bezeichnenden Gewerbestandorte GE.6.1 und GE.6.3, deren großflächige Gebäudekomplexe im Luftbild deutlich erkennbar sind. Durch den Schmarler Damm werden beide Standorte getrennt, ohne dass diese Trennung sich jedoch auf die Struktur bzw. den wahrgenommenen räumlichen Zusammenhang auswirken würde. Der Standort GE.6.1, östlich des Schmarler Damms, weist eine heterogene Durchmischung von Büro-, Dienstleistungs- und Lager-/ Produktions-Nutzungen auf. Ein B-Plan existiert dabei nicht.

Die Erschließung ist einerseits durch eine ca. 670 m lange Stichstraße (Industriestraße) mit Wendehammer und Abzweigungen gesichert. Südlich des Schmarler Damms erfolgt die innere Erschließung über ein ringförmiges Straßennetz. Rückwärtig an der Hundsburgallee besteht ein direkter Zugang zu dem S-Bahnhof Rostock Evershagen.

Die Potenzialfläche 1.56 umfasst private und städtische Grundstücke. Ein Teil der rd. 2,4 ha werden verpachtet, auf dem anderen Teilstück ist die Nutzbarkeit aufgrund eines Gasausbläfers des anliegenden Betriebs als gering einzuschätzen. Dies begründet eine deutliche Herabsetzung der Marktgängigkeit dieser Fläche. Eine höhere Bewertung erhält die Potenzialfläche 1.57, für

die bereits Verkaufsverhandlungen angesetzt sind. Die Teilversiegelung kann problematisch sein, ebenso wie der Leitungsverlauf vom benachbarten GuD-Kraftwerk entlang der Grundstücksgrenze.

Zur Nutzung der Fläche 1.58, die südlich des Schmarler Damms gelegen ist, bedarf es wiederum umfassender innerer Erschließungsmaßnahmen, um diese marktgängig zu gestalten. In den letzten Jahren wurde die dortige Halle zurückgebaut, sodass der Standort bald geräumt sein wird. Eine Zuwegung besteht aktuell jedoch lediglich von Seiten der Hundsburgallee, also in Form einer Querung eines angrenzenden (stark bewaldeten) Grundstücks. Dieses müsste ebenfalls entwickelt werden, um den Standort marktgängig zu machen. Ergänzend zum Flächenkataster der HRO lässt sich die Potenzialfläche a.14 erfassen, die aktuell vom privaten Eigentümer zur Vermietung ausgeschrieben ist.

Insgesamt lässt sich empfehlen, die erfassten Flächenpotenziale weiterhin in der vorgegebenen Richtung zu vermarkten, um den nachweisbaren Flächenbedarf an solchen Standorten zu decken. Sinnvollerweise sollte die Körnigkeit der Nutzungen dem Umfeld angeglichen sein, um die Funktion und das Erscheinungsbild dieses Standortes zu wahren. Die Entwicklung des Gesamtstandortes sollte dabei nicht unabhängig von dem nachfolgend dargestellten Industriegebiet Marienehe erfolgen.

Abb. 60 Übersicht Flächenpotenzial GE.6.1 & GE.6.3



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

### 7.1.16 G.6.1 & GE.6.2 RFH und Industriegebiet Marienehe

Der Rostocker Fracht- und Fischereihafen (RFH) einschließlich des näheren Umfeldes ist einer der herausragenden Gewerbestandorte der Hansestadt und von überaus großer Bedeutung, nicht nur für die maritime Wirtschaft. Die Entwicklung dieses Standortes muss zugleich im Zusammenhang mit dem im Kapitel 7.2.3 dargestellten Ehemaligen Schlachthof Bramow betrachtet werden. Schließlich reicht der südliche Bereich der primären Nutzungszone des Hafens (d.h. die Umschlags- und Lagerflächen; vgl. Abb. 61) südlich bis zum Alten Hafen hinunter, an den die Entwicklungsfläche des Alten Schlachthofs anschließt.

Der nach außen hin über Zäune abgeschlossene Bereich des RFH nimmt klassische Hafenfunktionen (Umschlags- und Lagerkapazitäten) wahr, ebenso wie ein großer Teil der sekundären Zone, innerhalb derer sich ergänzende, hafenaффine Versorgungs- und Unterstützungsleistungen konzentrieren (neben allgemeinen gewerblichen Nutzungen). Außerhalb der abgeschlossenen Fläche („externe Zone“) werden

einzelne Lagergebäude bereits durch sekundäre Funktionen<sup>236</sup> belegt, die den bestehenden Umwidmungsdruck auch an diesem Standort sehr deutlich machen. Im Masterplan für den RFH wird die daraus resultierende akute Flächenknappheit für Hafenfunktionen als drängendes Problem benannt.

Abb. 61 Nutzungszonen und Abgrenzung des öffentlichen Bereichs im RFH



Quelle: CPL (2014): Masterplan Rostocker Fracht- und Fischereihafen. Vision - Mission - Ziele

Der Bereich westlich des Fischerwegs und um die MUR-Halle,<sup>237</sup> der nicht zum eigentlichen RFH gezählt wird, kann funktional als eigenständiger Standort betrachtet werden, wenngleich die im Jahr 2016 auf dem revitalisierten Gelände einer alten Fabrikhalle gegründete Deutsche Großwäzlager GmbH eine Hafenaaffinität nahelegt.<sup>238</sup>

Die räumlich-funktionale Trennung beider Abschnitte wird zugleich durch eine ausgedehnte Grünfläche entlang des Fischerwegs unterstrichen, die wiederum als Potenzialfläche (1.59) zu diskutieren ist. In der Flächenbilanz muss dabei jedoch bedacht werden, dass die langfristig wünschenswerte Aktivierung dieser Fläche in jedem Fall aufwendige Erd- und Erschließungsarbeiten notwendig machen würde.

Zugleich werden Altlasten auf diesem Gelände vermutet, sodass aus heutiger Sicht in jedem Fall eine reduzierte Marktgängigkeit angenommen werden muss. Eine Aktivierung erscheint aufgrund der Lageparameter jedoch sinnvoll. Schließlich sind im direkten Hafenumfeld kaum weitere Potenzialflächen verfügbar, die sich auch für emissionsintensivere bzw. störende Betriebe eignen würden.

Dieser Fläche gegenüberliegend, östlich des Fischerwegs, befindet sich ein weiteres Flächenpotenzial (1.60), das sich aufgrund der kleinräumigen Lage insbes. als Standort für Handwerk und Kleingewerbe anbietet. Auch dort sind einige kostspielige Erschließungsmaßnahmen als zentrales Entwicklungshemmnis zu bewerten, was die potenzielle Marktgängigkeit beeinflusst. Durch die RFH GmbH ist eine mittelfristige Bebauung allerdings geplant.

Neben den von der Stadt benannten Potenzialflächen im Bestand, konnten von der cima weitere Flächen erfasst werden. Hierunter fallen die Grundstücke a.16 bis a.24, von denen allerdings nur den

<sup>236</sup> Z.B. Tauchshop, Bergungstaucher, Johann Heinrich von Thünen-Institut für Ostseefischerei, Aus- und Fortbildungszentrum Schifffahrt und Hafen, Maritimes Brand- und Sicherheitszentrum Ostsee, SLV/ GSI)

<sup>237</sup> Die Marieneher Umweltschutz und Recycling GmbH ist einer der großen Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Rostock.

<sup>238</sup> Das Unternehmen produziert Großwäzlager und Drehverbindungen mit einer Größe von bis zu 6,50m Durchmesser und einem Gewicht bis 10 Tonnen. Die Lager kommen unter anderem in Windkraftanlagen, Krantürmen und Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz, sodass der hafennahe Standort auch Absatz seitig sinnvoll sein kann.

Flächen a.16 bis a.18 sowie a.20 und a.23 eine mehr oder weniger geringe Marktgängigkeit bescheinigt werden kann.

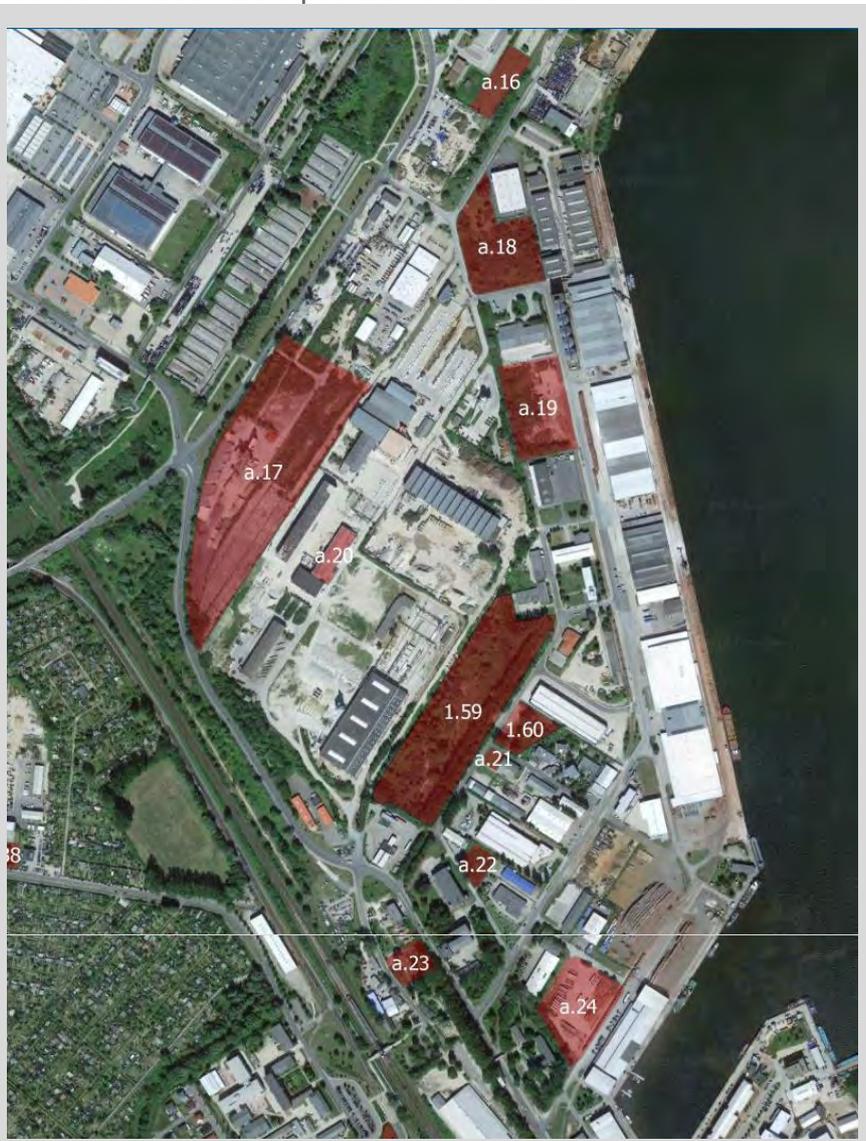
Alle diese Flächen befinden sich in privatem Eigentum und dürften zumeist als Vorhalteflächen blockiert sein. Ein relevantes Potenzial weist dabei v.a. die rd. 5 ha große Fläche a.17 auf, wobei die genauen Verwertungsabsichten des Eigentümers noch nicht abschließend geklärt sind. Es wird eine Nutzung durch emissionsintensives Gewerbe anzunehmen sein. Dies würde auch konform sein mit der Nutzung der Erweiterung von Umschlagsflächen auf dem Grundstück a.19 (AEW-Gelände).<sup>239</sup> Somit bildet sich entlang der Kaikante ein klar profilierter Hafensbereich heraus, der durch angrenzende Industrieflächen funktional ergänzt wird.

Für die innerhalb der externen Hafennutzungszone gelegene Fläche a.23, die vom engeren Standort durch die Straße Am Fischereihafen getrennt ist, bleibt anzunehmen, dass diese sich v.a. für Nutzungen des Bereichs „Handwerk und Kleingewerbe“ anbietet. Schließlich ist das Umfeld durch überwiegend kleinteilige Gebäudestruktur und nutzungstypische Betriebsformen geprägt.

Insgesamt zeichnet sich der RFH durch eine Kombination aus emissionsintensivem Gewerbegebiet und hoch spezialisierten Einzellagen entlang der 2.100 m langen Kaimauer aus. Während sich der Bereich

in Nähe des Alten Hafens (Nord) immer mehr den Nutzungen am Alten Hafen-Süd angleicht (z.B. Nutzung als Lagerräume für die anliegenden Forschungseinrichtungen, aber auch Freizeit- und andere personenbezogene Dienstleistungen), verschiebt sich die faktische primäre Nutzungszone tendenziell in nördliche Richtung – bei gleichzeitiger Nutzungserweiterung der industriell geprägten sekundären Nutzungszone. Im Masterplan für den RFH wird eine Beräumung/ Sanierung der Kapazitäten in den

Abb. 62 Übersicht Flächenpotenzial G.6.1 & GE.6.2



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>239</sup> Im gleichen Zuge wurden, weiter nördlich, bereits im Jahr 2014 rd. 1,5 ha (inkl. 5 Gebäudekomplexen) auf dem Gelände des Rostocker Sondermaschinen- und Anlagenbauers (ROSOMA) in der Werkstraße 3 erworben. Vor allem ging es bei diesem Kauf um den Zugriff auf den angeschlossenen Liegeplatz. Damit folgt man den Ergebnissen des Masterplans für den RFH, der bis 2030 eine starke Zunahme des Güterumschlags (v.a. Holz) an diesem Standort prognostiziert.

Gebäuden 215, 216 und 217 sowie 323, 324 und 325 angeraten.<sup>240</sup> Aus hiesiger gutachterlicher Sicht wird sich in unmittelbarer Lage am Alten Hafen jedoch vorrangig eine gezielte gewerbliche Aufwertung anbieten, die zugleich mit den aktuellen Nutzungen (v.a. AFZ, SLV etc.) und den Planungen für den ehemaligen Schlachthof (siehe dazu Kap. 7.1.17) vereinbar ist, ohne auf die konsequente Ausrichtung am Bedarf der maritimen Wirtschaft zu verzichten. Insbesondere sollte man dort also die planerische Vorstellung (FNP-Darstellung) weiter verfolgen, wonach der südlichen Abschnitt als Sonderbaufläche für Wissenschaft (SO.6.3) zu entwickeln ist.<sup>241</sup>

### 7.1.17 G.10.4 Bramow Süd und Schlachthof

Das Gelände des ehemaligen Schlachthofs Bramow, der durch die Aufgabe des Schlachthofs und des ehemaligen Kraftwerks Bramow (nach 1990) entstand, ist sicherlich eines der herausragenden aktuellen Gewerbeflächenprojekte der Hansestadt Rostock. Schließlich eröffnet sich hiermit eine weitere Möglichkeit, Unternehmen unmittelbar an der Warnow anzusiedeln und zugleich einen Lückenschluss zum bereits als maritim-wirtschaftlich profilierten Standort des RFH zu realisieren.

Der Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 10.GE.139 (Gewerbegebiet „Ehemaliger Schlachthof“) umfasst den gesamten Bereich zwischen den Straßen „Alter Hafen Süd“ (RFH) im Norden, Carl-Hopp-Straße (Klärwerk Bramow) im Süden, Am Fischereihafen/ Schlachthofstraße im Westen sowie dem Uferbereich der Warnow im Osten.

Ziel der Planung ist die städtebauliche Neuordnung, Erschließung und Aufwertung der Industriebrache, einschließlich der Schaffung möglicher Kaianlagen im Uferbereich.

Zugleich soll für die bereits ansässigen größeren Firmen die notwendige Planungssicherheit geschaffen werden, um spätere Erweiterungen realisieren zu können.<sup>242</sup> Der Standort soll dabei ausgesprochen hochwertig entwickelt werden und die Ansiedlung von flächenintensiven Betrieben erleichtern. Zum südlichen Gelände des Klärwerks der Eurawasser ist ein Abstandsgrün vorgesehen, in das auch das öffentliche Wanderwegenetz zur Warnow eingebunden werden soll.<sup>243</sup> Dies unterstreicht die Entwicklungsrichtung.

Abb. 63 Übersicht Flächenpotenzial G.10.4



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>240</sup> Ziel ist die Schaffung einer gedeckten Lagerfläche (503), die mit der Beräumung der Gebäude Nr. 215, 216 und 217 einhergehen soll, jedoch stehen die Gebäude unter Denkmalschutz und die kleinteiligen Nutzerverhältnisse (ca. 25 % der vermieteten Flächen sind ohne Mietlaufzeitende) könnten diesen Zielen entgegenstehen.

<sup>241</sup> Insbesondere besteht ein gewisser Nutzungskonflikt mit den Aussagen des Masterplans RFH dahingehend, dass dieser für die Gebäude 323, 324, 325 eine Nutzung entsprechend primärer Hafenfunktionen vorsieht, also Tätigkeiten, die den Zugang zum seeschifftiefen Wasser mit Aktivitäten in Umschlag und Lagerung sowie den daraus ableitbaren Standortvorteilen erfordern.

<sup>242</sup> Vgl. Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 10.GE.139 Gewerbegebiet „Ehemaliger Schlachthof“

<sup>243</sup> Vgl. Landschaftsplan Hansestadt Rostock - Entwicklungskonzept

Die begünstigte Lage, die Planungsabsichten sowie nicht zuletzt auch die aktuellen Nutzungen im nördlichen Umfeld (AFZ, SLV, SAB u.a.), legen auch aus gutachterlicher Sicht nahe, dieses Gewerbegebiet besonders hochwertig zu entwickeln und dadurch den Wissenschaftsstandort im südlichen Bereich des Alten Hafens weiter zu profilieren. Innerhalb des rd. 27 ha umfassenden Standortes, der bislang größtenteils unerschlossen blieb, lassen sich freie Flächen über rd. rd. 11,9 ha (brutto) erfassen, von denen die Hansestadt Rostock allerdings nur einen kleineren Teil hält (Teilstück von 1.61). Bei der Entwicklung dieses Standortes sind nicht nur die hohen Erschließungskosten und bestehende Altlasten zu berücksichtigen. Ebenfalls wird der Erfolg dieser Projektentwicklung stark vom Verwertungsinteresse des zentralen privaten Eigentümers abhängig sein. Gleichzeitig sind die Erweiterungsbedarfe des RFH nicht außer Acht zu lassen.<sup>244</sup>

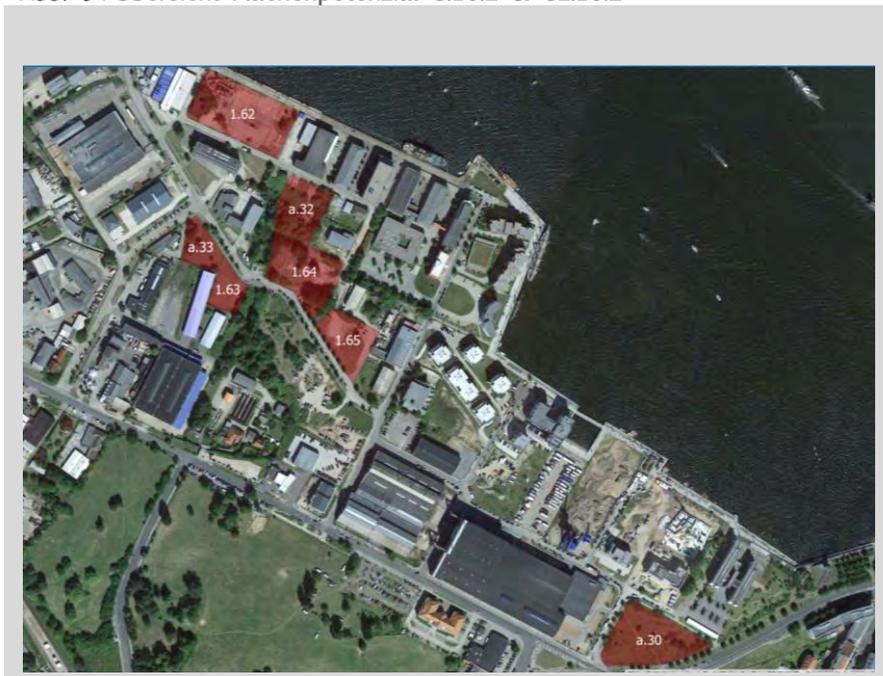
Von einer Entwicklung als hochwertigem Gewerbebestandort sollte dabei keinesfalls abgerückt werden und vielmehr noch eine dahingehende Anpassung des FNP erfolgen, um diese Planungsabsicht zu verdeutlichen. Dass es eine Erweiterung aus dem Bestand geben wird, aber auch weitere Unternehmen der maritimen Wirtschaft ein Interesse an diesem Standort bekunden werden, scheint absehbar. Gleiches trifft für die – ergänzend zum Flächenkataster der HRO – erfasste Potenzialfläche a.25 zu, die als private Erweiterungsfläche eines ansässigen Unternehmens mit entsprechenden Abschlägen der Marktgängigkeit in die Flächenbilanz einfließt.

### 7.1.18 G.10.2 & GE.10.2 Carl-Hopp-/ Werftstraße & Ehemalige Neptunwerft

Auch die wassernahen Lagen im Gewerbegebiet um die „Ehemalige Neptunwerft“ lassen eine deutliche Ausrichtung an hochwertigen Gewerbeflächennachfragern erkennen.

Die neuere Entwicklung des Gebietes basiert auf dem 2005 rechtskräftig gewordenen B-Plan Nr. 10.MI.138 „Ehemalige Neptunwerft“, der eine strukturelle Änderung gegenüber den Entwicklungszielen des 1994 aufgestellten Rahmenplans für dieses Gebiet vollziehen sollte. Schließlich galt es, nach Wegfall der eigentlichen Nutzung als Schiffswerft,<sup>245</sup> eine neue Perspektive für das Areal zu finden. Nach dem Umzug der Unternehmensgruppe nach Warnemünde (Gewerbebestandort „Maritimes Gewerbegebiet und Warnemünder Werft“; vgl. Kap. 7.1.11) und der Ausgründung einzelner Betriebe mit

Abb. 64 Übersicht Flächenpotenzial G.10.2 & GE.10.2



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>244</sup> Schließlich wird für den RFH im Masterplan ein zusätzlicher Flächenbedarf um immerhin 7,1 ha bis 2030 prognostiziert, weshalb sich das Interesse entsprechender Vorhaben auch auf diesen, südlich des alten Hafens gelegenen Bereich bezieht.

<sup>245</sup> Der Vorstellung entsprechend, dass die Neptun Industrie Rostock GmbH langfristig ansässig bliebe, war der östliche Teil des Geländes, angrenzend an die Fläche der Eurawasser GmbH, sowie der Bereich der Neptun Oberflächentechnik GmbH als Industriegebiet ausgewiesen worden. Die Flächen umfassen heute v.a. die Schiffbauhallen an der Werftstraße und Ausrüstungshallen an der Kaikante.

unterschiedlichen Leistungsbereichen,<sup>246</sup> die auf dem Werftgelände verblieben, musste im Jahre 2001 auch der Rahmenplan überarbeitet und an die neuen Entwicklungen angepasst werden. Mit dem Wegfall der Nutzung als Schiffswerft, wurde zugleich ein Teil der baulichen Anlagen abgerissen, wohingegen ein anderer Teil weiterhin bestehen blieb und als baulicher Bestandteil in die Gesamtkonzeption integriert werden sollte (ehemalige Schiffbauhallen an der Werftstraße und Ausrüstungshallen an der Kaikante). Durch den Bebauungsplan wurde der in Gang gesetzte Nutzungswandel des Gebietes planungsrechtlich gesichert und die Neubebauung von Teilflächen städtebaulich geordnet. Gleichzeitig soll die Neubebauung an den historischen Ursprung und die ehemalige Nutzung des Gebietes erinnern (u.a. auch durch die Festsetzung einer sehr hohen städtebaulichen Dichte).

Schon frühzeitig siedelte im Bereich der Ausrüstungshallen das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) an, weiter südlich das Max-Planck-Institut für demografische Forschung. Weitere Entwicklungen wurden anfangs v.a. aufgrund der bestehenden Altlastensituation, Regelungen zu Lärmimmissionen und den bestehenden Hochwasserschutz verzögert. Weitere Ursachen einer anfangs verlangsamten Entwicklung liegen in den bauplanungsrechtlichen Vorgaben begründet sowie einer teilweise sicherlich auch falschen Einschätzung der Nachfragestruktur.

Aus Gründen des Immissionsschutzes für sensiblere Nutzungen wurden die Flächen nördlich der Schiffbauhallen, zwischen BSH und der ehem. Helling, als gemischte Bauflächen (MI) dargestellt. Die Wohnnutzung sollte in Richtung der Uferkante und die gewerbliche Nutzung in den südlichen Teilen dieses Gebietes angeordnet werden. Der Bereich westlich des Geländes der Eurawasser GmbH<sup>247</sup> wurde hingegen als Gewerbegebiet ausgewiesen. Der zugrundeliegende Rahmenplan dieser Zeit (2001) sah für die Fläche östlich des Geländes der Eurawasser GmbH eine Kombination aus Sondergebiete und gemischter Baufläche vor. Die Sondergebiete sollten mit der Zweckbestimmung Kunst und Kultur (Bereich zwischen Klubhaus der Werftarbeiter und Schiffbauhallen) sowie Büro und Verwaltung (Bereich nördlich von Eurawasser sowie am östlichen Ende des Plangebietes) entwickelt werden.

Abb. 65 Standortgenese der Ehem. Neptunwerft (anhand der B-Pläne 2007 und 2013)



Quelle: B-Plan 10.MI.138 - Ehemalige Neptunwerft, in der Fassung der 1. Änderung (2007); 10.MI.138 - Ehemalige Neptunwerft, in der Fassung der 2. Änderung (2013)

Der Abschnitt der ehemaligen Werfthalle, den man schließlich als GE festsetzte, wurde mit der Planänderung 2007 als SO Großflächiger Einzelhandel (gem. § 11 BauNVO) festgesetzt, womit das Ziel verfolgt wurde, die Entwicklung der ehemaligen Neptunwerft zu einem gemischten Standort aus

<sup>246</sup> Hierzu zählen z.B. Neptun Isolierglas GmbH, die Neptun Skanhus GmbH, die Neptun Oberflächentechnik GmbH, die Neptun Reparaturwerft GmbH und die Neptun Techno Produkt GmbH.

<sup>247</sup> Über die dortige Pumpstation wird das aus dem städtischen Kanalnetz ankommende Abwasser zur nördlich gelegenen Kläranlage Bramow (vgl. Kap. 7.1.17) gepumpt.

Wohnen und Gewerbe um Handelsflächen zu ergänzen. Schließlich kam es 2013 zu einer weiteren Änderung, da einzelne Baugebiete (GE 6, MI 4 und GE 7; vgl. Abb. 65) keiner baulichen Nutzung zugeführt werden konnten. Insbesondere entsprachen die Konditionen am Standort nicht den Vorstellungen möglicher Investoren, sodass man zur zügigen Umsetzung des Bebauungsplans eine Umwandlung der Baugebiete GE 6 und GE 7 in Mischgebiete vollzog. Hierdurch war die Möglichkeit gegeben, neben gewerblicher Nutzung auch Wohnungen in bevorzugter Lage errichten zu können.

In Folge dieser Standortgenese wurde eine beschleunigte Bebauung in Gang gesetzt, sodass sich die angesiedelten Unternehmen und Betriebe heute in unmittelbarer Nachbarschaft zu modernen Wohnlagen am Neptunkai (z.B. Neptunallee 6-7; 8) befinden. Neben dem Areal des BSH, zählen hierzu die Standorte der Neptun-Gesellschaften (z.B. Neptun Ship Design) oder der Oehm und Rehbein GmbH, einem international tätigen Anbieter von Systemlösungen für Medizin und Industrie.<sup>248</sup>

Neben der attraktiven Wasserlage ist – entsprechend der Rahmenplanungen – die unmittelbare Nachbarschaft zu den baulichen Resten des Altindustrie-Standortes von hoher Relevanz,<sup>249</sup> wodurch dieser Standort einen besonderen Charme erhält. Der weiter östlich gelegene moderne Standort des Max-Planck-Instituts für demographische Forschung bricht mit der vorhandenen Struktur, prägt den Charakter des Standortes aber ebenfalls positiv. Westlich prägt der Verlauf des Kayenmühlengrabens samt umliegender Grünflächen das Planungsgebiet und lockert die Bebauung auf.

Die wenigen noch freien Flächen sind größtenteils im gemischten Eigentum der Stadt bzw. der städtischen Gesellschaft und privater Akteure, was die Aktivierung teilweise deutlich erschwert. Die höchste Marktgängigkeit wird dem Grundstück 1.62 bescheinigt, das sich im Eigentum der städtischen Gesellschaft befindet und eine direkte Wasserlage aufweist und hochwertig entwickelt bzw. vermarktet werden sollte. Insbesondere bietet sich hierzu eine Dienstleistungsnutzung an (v.a. unternehmensbezogene Dienstleister). Auch das Grundstück a.30 wird als begünstigt eingeschätzt, sodass anzunehmen ist, dass der private Eigentümer diese auch mit hoher Wahrscheinlichkeit veräußern kann. Die Flächen 1.65 und a.33 werden aufgrund der Ausgangslage (hoher Versiegelungsgrad und Altlastenfrage, bei 1.65 auch vorrangig Eigennutzung zu erwarten) als sehr bedingt marktgängig bewerte. Im Falle der Fläche 1.64 ist die Realisierung einer Parkpalette (Parkhaus) geplant, um dem hohen Wohnflächenanteil Genüge zu tun. Die Fläche entfällt somit gänzlich als Potenzial.

Der stark versiegelte Untergrund, das Erfordernis umfangreicher Sanierungsmaßnahmen und die fast im gesamten Gebiet vorliegende Altlastenverdachts-Problematik,<sup>250</sup> erschweren die Nutzbarmachung auch der weiteren Grundstücke.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Gewerbeschwerpunkt, der aus den Gewerbestandorten G.10.2 und GE.10.2 gebildet wird, einen sehr interessanten Standort sowohl zur Ansiedlung von hochwertigem Gewerbe, als auch für solche Betriebe darstellt, die ein mischgenutztes Umfeld bevorzugen. Immerhin bietet der Standort zugleich ein hohes Maß an sonstigen Anreizen (z.B. hinsichtlich der Historie sowie der Freizeit- und Versorgungsangebote) und verzeichnet über den gesamten Tagesverlauf hinweg eine hohe Belegung. Dieses Potenzial gilt es zu nutzen und über Reaktivierungsmaßnahmen in Wert zu setzen. Die größte Herausforderung wird in Zukunft sicherlich die Vermeidung eines zu hohen Anteils an Wohnflächen gegenüber gewerblichen Ansprüchen darstellen.

---

<sup>248</sup> Das Unternehmen hat sich in einem Mischgebiet (MI) im Übergangsbereich zwischen dem GE und der Gemeinbedarfsfläche (Bundesamt für Seeschifffahrt) an der Wasserkante zur Unterwarnow niedergelassen. Auch ein gem. B-Plan Nr. 10.MI.138 vorgesehener städtebaulicher Akzent an der Kaikante (GE 13; bislang nicht umgesetzt) unterstreicht die Ausrichtung des Standortes.

<sup>249</sup> Dazu zählen z.B. die beiden als Denkmal geschützten Hallen der alten Kesselschmiede (Halle 204 und 206), das Kulturkombinat Bunker (ehem. Hochbunker), die neu errichtete Boulderhalle, die alten Werfthallen, die heute als Nahversorgungszentrum dienen, oder auch industriekulturelle Überbleibsel wie der Neptun Kran. Die Immobilie des ehem. Klubhauses der Werftarbeiter musste nach einem Brand bedauerlicherweise abgerissen werden.

<sup>250</sup> Siehe dazu Begründung zum Bebauungsplans Nr. 10.MI.138 der Hansestadt Rostock der Hansestadt Rostock (2005), S. 28

### 7.1.19 G.10.1 Carl-Hopp Süd

Westlich des vorgenannten Standortes erstreckt sich auf der FNP-Fläche G.10.1, entlang des südlichen Teils der Carl-Hopp-Straße, ein weiterer Gewerbestandort.

Als nördliche Verlängerung der Werfstraße, ergibt sich über die Carl-Hopp-Straße zugleich eine enge räumliche (und auch funktionale) Beziehung zum Standort G.10.2, also dem Areal der ehem. Neptunwerft, sowie v.a. zu den nördlich daran angrenzenden Flächen für „Handwerk und Kleingewerbe“ (nordwestliche Schonenfahrerstraße). Auf südlicher Seite wird der Standort durch das projektierte „Werftdreieck“ eingegrenzt, ein Wohn-Großprojekt, welches lediglich durch ein Abstandsrün vom hiesigen Standort (bzw. dem Businesspark Werftstraße) getrennt wird.<sup>251</sup> Im nördlichen Straßenverlauf finden sich, beidseitig der Carl-Hopp-Straße, mehrere vielgeschossige Büro- und Dienstleistungsgebäude (z.B. auch das „Haus der Innovationen“ in der Carl-Hopp-Straße 19a), wodurch der Dienstleistungsanteil die Branchenstruktur des von Umnutzungen geprägten Gebietes stark beeinflusst. Damit gehen auch entsprechende gastronomische Angebote einher.<sup>252</sup>

Die zentrale Potenzialfläche dieses Standortes (a.34) erstreckt sich auf rd. 2 ha in zweiter Reihe hinter dem Gebäudebestand (u.a. Kfz-Handel u. Reparatur, Druckerei, Lebensmittelgroßhandel) und entlang der Bahngleise. Der Potenzialraum befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG und wird aus gutachterlicher Sicht (auch entspr. der Darstellungen des FNP) als entbehrliche Bahnfläche eingeschätzt, sodass dieses Potenzial grundsätzlich in städtebauliche Konzepte zur Neuordnung des Standortes aufgenommen werden könnte. Allerdings sind die privaten Verwertungsabsichten nicht hinreichend bekannt. Vermutlich führt ein nach wie vor bestehender Fachplanungsvorbehalt („Widmung“) dazu, dass vor Überführung der Flächen in die kommunale Planungshoheit eine bahnhinterne Freistellungsprüfung erforderlich wird, wonach die Möglichkeit zur Freistellung zu prüfen wäre (vgl. § 23 AEG).<sup>253</sup> Neben diesen Hürden, muss davon ausgegangen werden, dass einerseits eine Nutzbarmachung mit entsprechendem Aufwand verbunden wäre, nicht zuletzt, weil sich Reste von Gleisanlagen

Abb. 66 Übersicht Flächenpotenzial G.10.1



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>251</sup> Ziel der Entwicklung des bereits 2006 per B-Plan beschlossenen Projektgebietes ist die Realisierung eines hochwertigen innerstädtischen Wohngebietes mit einer möglichst großen Anzahl von Wohnungen. Der B-Plan Nr. 10.MK.63 wurde im Zeitraum von 1992-1997 aufgestellt und ist seit dem 28.06.2006 rechtskräftig. 2015 wurde ein Beschluss zur Neuaufstellung gefasst. Zur Realisierung des Projektes „Wohnen am Werftdreieck“ wurde neben dem Areal der ehem. Ernst Heikel Flugzeugwerke auch das Areal westlich der May-Eyth-Straße zur Realisierung entsprechender Abstandsräume zum Gewerbestandort erworben. Der Aufstellungsbeschluss zum neuen B-Plan Nr. 10.W.63.1 „Wohnen am Werftdreieck“ wurde 2015 gefasst.

<sup>252</sup> Z.B. das in einem Bürogebäude untergebrachte Bistro-Rue-de-Carl, das zur Mittagszeit ein gut nachgefragtes Angebot nicht nur für die Beschäftigten im unmittelbaren Umfeld bietet.

<sup>253</sup> Für die dem Bahnbetrieb dienenden Verkehrsflächen besteht so lange ein öffentlich-rechtlicher Planungs- und Nutzungsvorbehalt, bis das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), also die zuständige Planfeststellungsbehörde, durch einen Verwaltungsakt

auf dem Grundstück befinden und sicherheits- sowie immissionsschutzrechtliche Vorkehrungen zu treffen sind. Andererseits ist die verkehrsseitige Anbindung an die Carl-Hopp-Straße nur über eine Grunddienstbarkeit bzgl. bestehender privater Grundstücke (oder aber entsprechende eigentumsrechtliche Änderungen) zu gewährleisten. Die aktuellen Planungen der Stadt sehen vor, diese Fläche als Reservefläche für den an 2022 geplanten Radschnellweg zu sichern.<sup>254</sup>

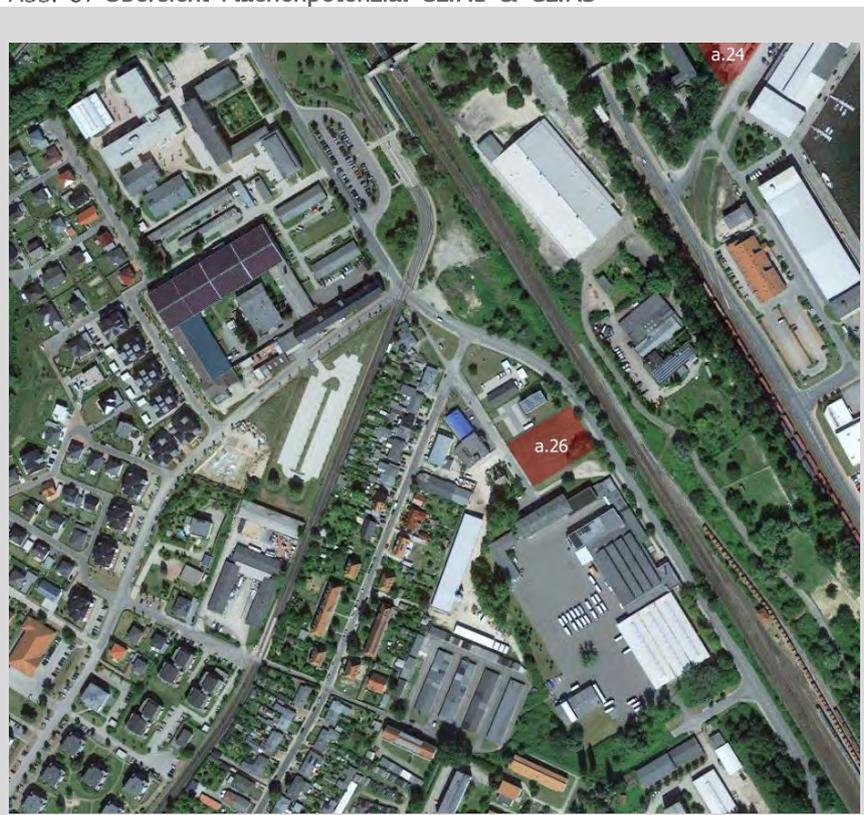
Dennoch wird ein Teil des Standortes auch im Falle einer Realisierung des Radschnellweges als Gewerbefläche in Frage kommen. Dabei sollte bedacht werden, dass eine solche abseitige Lage vor allem aber von Unternehmen nachgefragt wird, die keinen starken Kundenverkehr erfordern und auch keine besonderen Gestaltungsansprüche aufweisen. Der ungünstige Flächenzuschnitt stellt in jedem Fall besondere Anforderung an eine mögliche Standortgestaltung. Immerhin wäre die Fläche an der breitesten Stelle kaum 80m und an den schmaleren Stellen rd. 30m tief. Eine gewerbliche Nutzung rückseitig des Druckereistandortes käme kaum in Frage. Entsprechend der Ausgangsbedingungen sollten Anstrengungen zur Nutzbarmachung nicht prioritär unternommen werden.

### 7.1.20 GE.7.1 & GE.7.3 Nördl. Alt Reutershagen & Krischanweg

Westlich der Bahntrasse in Richtung nach Warnemünde, auf Höhe des Fischereihafens, erstreckt sich entlang des Fritz-Triddelfitz-Wegs (GE.7.1) bzw. An der Jägerbäk (GE.7.3) ein weiterer Gewerbestandort.

Der Standort schließt nördlich an das Betriebsgelände der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) an,<sup>255</sup> nahe des S-Bahn-Haltepunktes Bramow, von wo aus auch ein Bahnübergang für Fußgänger besteht. In dieser südlichen Lage des Standortes sind einige ältere Produktions- und Lagergebäude vorzufinden. Hieran grenzen im nördlichen Verlauf die Berufsschule und ein Hotelstandort, das Ausbildungszentrum der Bauwirtschaft M-V und weitere Bildungseinrichtungen an. Noch weiter nördlich haben sich ein großes Textilreinigungsunternehmen sowie einige Handwerker und Dienstleistungsbetriebe (z.B. eine Werbeagentur) angesiedelt. Gegenüber dem durch Bildungseinrichtungen und lockere Bebauung

Abb. 67 Übersicht Flächenpotenzial GE.7.1 & GE.7.3



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

feststellt, dass das Grundstück von Bahnbetriebszwecken freigestellt wird. Den vorab erforderlichen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken können das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), der Eigentümer des Grundstücks oder die Gemeinde stellen, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet.

<sup>254</sup> Vgl. IVAS (2016): Mobilitätsplan Zukunft der Hansestadt Rostock, Gesamtbericht, Beschlussvorlage Entwurf Dezember 2016, S. 31f.)

<sup>255</sup> Der Betriebshof bildet – einschließlich der öffentlichen RSAG-Kantine – einen eigenständigen Gewerbestandort (GE.7.4), der hier nicht weiter beschrieben wird.

bestimmten Teilbereich, nimmt der nördliche Abschnitt eher den Charakter eines Gewerbestandortes an (Dabei ist der gesamte Bereich als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt).<sup>256</sup>

Schließlich quert der Fritz-Triddelfitz-Weg die Gleise der Stadtbahn (Stadtbahn-Haltestelle Marienehe) und führt unter anderem Namen (An der Jägerbäk) in das Gewerbegebiet des B-Plans 07.W.154. Dieser Standort wird sowohl durch Handwerks- und Kleingewerbe-Unternehmen geprägt, als auch durch die Moya Kulturbühne Rostock, den Standort der Rock & Pop Schule, weitere Bildungsanbieter, Einzelhändler, Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe und präsentiert sich damit als in hohem Maße Nutzungsgemischter Gewerbestandort. Am Korl-Witt-Weg schließt unmittelbar eine hochwertige Wohnlage an (WA, tlw. als Geschosswohnungsbau). Der südlich angrenzend gelegene Standort eines Ölhandels wird mit dem Ziel des Bestandsschutzes durch eine umgebende Mischgebietsfestsetzung von dieser Wohnlage getrennt.

Innerhalb dieses großen, heterogen geprägten Standortes lässt sich nur noch eine Potenzialfläche erfassen. Die zwischen Rahnstädter Weg und Fritz-Triddelfitz-Weg liegende Fläche a.26 (kommunal) befindet sich zwischen den Betriebsstandorten des Textilreinigungsunternehmens Sitex und LUPCOM media bzw. Schneider und Co. Da, abgesehen von den allgemein geltenden Nutzungseinschränkungen des B-Plans, keine weiteren Restriktionen erkennbar sind und der Standort lagebedingt als sehr günstig bewertet wird, fließt diese Fläche vollständig in die Bilanz ein. Dabei legen der Flächenzuschnitt und die Struktur der angrenzenden Flächennutzungen eine Typisierung als Standort für Handwerk und Kleingewerbe nahe.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die weitere gewerbliche Entwicklung an diesem Standort gesichert bleiben sollte, wenngleich die Zunahme von Nutzungskonflikten zwischen Gewerbe und Wohnen sehr deutlich wird. Dementsprechend und in Anbetracht der Heterogenität des Standortes (hoher Bildungs-/ Kulturanteil) muss der Gewerbestandort als Übergangsbereich mit wohnverträglichen Nutzungen ausgestaltet werden, indem entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung entstehender Konflikte ergriffen werden (Schaffung von Planungssicherheit, ebenso wie der Schutz von Lärmeinwirkungen). Als urbanes Quartier ist dieser Standort von besonderem Interesse.

### 7.1.21 GE.5.2 An der Stadtautobahn Schutow

Östlich an die B 103 angrenzend und unmittelbar am Kreuzungsbereich der B 105, befindet sich der Gewerbestandort GE.5.2. Aufgrund der Lage im westlichen Stadteingangsbereich bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit der BAB 20, siedelten sich in der Vergangenheit vorrangig solche Unternehmen und Betriebe an, die eine besondere Ausrichtung auf den Absatz- und Beschaffungsmarkt erfordern, also über den Verkehrsträger schnell und leicht zu erreichen sind und zugleich entsprechend große Flächenkapazitäten vorhalten müssen.

Dazu zählen in erster Linie größere Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes (v.a. Komponentenlieferanten; System-/ Modullieferanten<sup>257</sup>), der Kfz-Handel samt Kfz-Dienstleistern, aber auch ein Bürofachmarkt, ein Elektrogroßhandel und andere Nutzer. Zuletzt wurde das Gewerbegebiet um die B-Pläne 05.GE.126 (Gewerbegebiet „Hansetor“, 2003) und den Vorhaben- und Erschließungsplan 05.GE.152 (Gewerbegebiet „Autohaus Kramer & Gernhöfer“, 2007) entlang der B 103 ergänzt und neu geordnet (also nur im Randbereich).

Die Haupteinschließung des Gebietes erfolgt südlich über die Schutower Straße. Die Innereinschließung wird über die Schutower Ringstr. sichergestellt. Über die B 105 bzw. Hamburger Straße als Zubringer kann der Standort dabei allerdings lediglich aus Richtung der Innenstadt erreicht werden, sodass – trotz großräumig guter Lage – ein gewisser Standortnachteil wirksam wird. Aus diesem Grund wurde

<sup>256</sup> Gem. B-Plan Nr. 7.GE.51 („Gewerbegebiet Nördlich Alt Reutershagen“) liegt überwiegend eine Lärmemissionsgrenze und in Teilbereichen auch eine Nutzungseinschränkung vor.

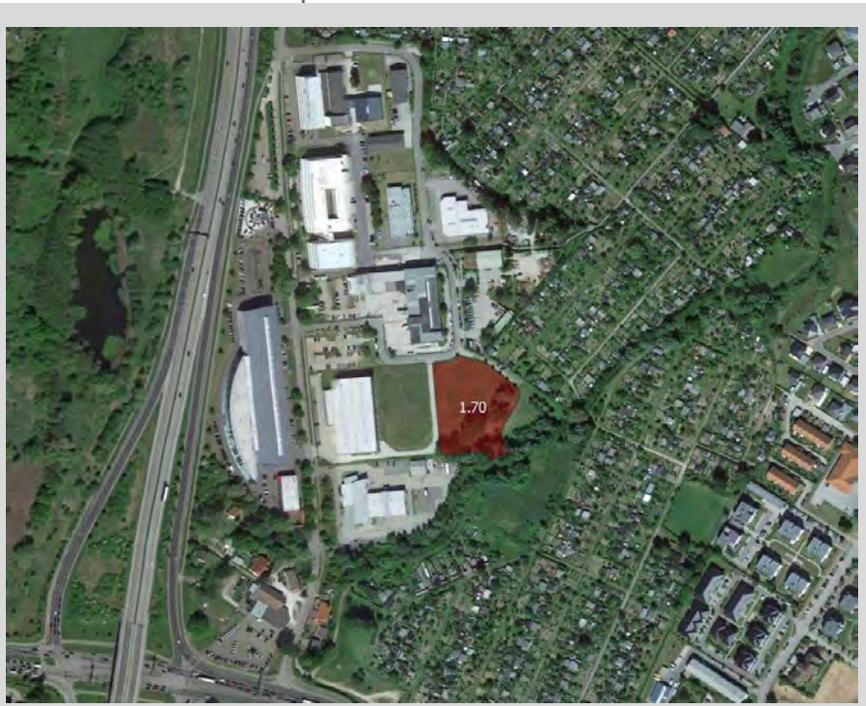
<sup>257</sup> Z.B. SER Schiffselektronik Rostock; Vetec Zerspanungs- und Feinwerktechnik; Sur Laser- und Metalltechnik. Eine neuere Großansiedlung erfolgte durch den Stahlprofilhersteller Innostahl, der sich 2000 am Alten Fischereihafen niederließ, diesen 2011 aufgrund stark zunehmenden Flächenbedarfs (Expansion) bei zugleich fehlenden Entwicklungsperspektiven am Altstandort jedoch verlassen musste und auf einem 1,8 ha großen Grundstück an hiesigem Standort ansiedelte. Viele dieser Betriebe sind in die Wertschöpfungsketten der in Kap. 2.3 dargestellten Branchencluster eingebunden.

das Gewerbegebiet im Norden ebenfalls über die Straße An der Jägerbäk an die B 103 angebunden, sodass der Liefer- und Kundenverkehr aus westlicher Richtung einen rd. 2 km langen Umweg in Kauf nehmen muss.

Auf östlicher und nördlicher Seite ist der Standort von Kleingartenanlagen umgeben, sodass im Zusammenhang mit der perspektivischen Standortentwicklung auch über entsprechende planungsrechtliche Umwidmungen dieser Flächen zu diskutieren sein wird (siehe dazu v.a. Kap. 7.3.9).

Aktuell ist die Potenzialfläche 1.70 die einzige noch unbebaute Fläche innerhalb des Gebietes, wurde allerdings frühzeitig im Zuge einer Betriebsansiedlung als spätere Erweiterungsfläche des Betriebs erworben. Weil kürzlich der Bauantrag gestellt wurde, ist die Fläche dem Markt nun aber faktisch entzogen und kann nicht mehr bilanziert werden. Relevant werden die potenziellen nördlichen Erweiterungsflächen, auf die in dem späteren Kapitel („Suchräume“) eingegangen wird. Aktuell ist der Standort stark auf den Kfz-Verkehr ausgelegt. Im Zuge eines weiteren Ausbaus würde sich dann evtl. auch eine bessere Einbindung in das ÖPNV-Netz anbieten.

Abb. 68 Übersicht Flächenpotenzial GE.5.2



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

### 7.1.22 GE.5.5 Jägerbäk

Östlich der Stadtautobahn gelegen, befindet sich der Standort GE.5.5. Dieser muss im Zusammenhang mit den bereits dargestellten GE.5.2 (vgl. Kap. 7.1.21) und GE.7.3 (vgl. Kap. 7.1.20) sowie – perspektivisch – auch dem Suchraum 29 (siehe Kap. 7.3.9) bewertet werden, da sich v.a. durch eine Erweiterung ein sehr großer zusammenhängender Gewerbebestandort in günstiger Lage entwickeln kann.

Der auf allen Seiten von Kleingartenanlagen umgebene Standort nimmt eine gewisse Sonderposition ein, da keine siedlungsräumliche Anbindung vorliegt.

Wesentlich wird diese Lage durch das Betriebsgelände der STRABAG AG (Straßen- und Tiefbau) geprägt und weist eine geringe bauliche Dichte auf. Erst im späteren Entwicklungsverlauf wurde der Standort westlich um weitere Betriebe ergänzt, wobei die Baudichte auch dadurch kaum erhöht wurde, was sich ungünstig auf das Erscheinungsbild auswirkt. Ein eindeutiger Branchenschwerpunkt ist im Gebiet ebenfalls nicht erkennbar, sodass kein ausgeprägtes Profil vorliegt.

Von der Stadtautobahn B 105 ist das Gewerbegebiet aus beiden Richtungen gut erreichbar (von nördlicher Seite per Linksabbiegerspur). Aus Richtung des Fischereihafens, der lediglich 700m Luftlinie entfernt liegt, sowie der Gewerbegebiete GE.6.3 und GE.6.1 erfolgt die Anbindung über den Schmarler Damm. Eine Anfahrt aus Richtung der Innenstadt erfolgt wiederum über den Fritz-Triddelfitz-Weg bzw. An der Jägerbäk. Während das Straßen- und Tiefbauunternehmen direkt an den Zubringer angebunden ist, erfolgt die Erschließung der später angesiedelten Betriebe v.a. über eine schmale Stichstraße, welche zugleich in die Zufahrt der KGA „Uns Lütt Eck“ mündet.

Der im Gewerbegebiet bestehende Kunden- und Lieferverkehr durchmischt sich so mit dem privaten Verkehrsaufkommen der Kleingartenpächter, ohne dass jedoch von einem relevanten Konflikt auszugehen ist.

Durch die aktuellen Planungen am Verkehrsknoten Evershagen (Planfeststellungsverfahren) ist eine direkte Anbindung an die Stadtautobahn vorgesehen, sodass eine hervorragende verkehrliche Erschließung entsteht, von der die Gewerbelage sehr profitieren wird. Schließlich lassen sich dadurch mehrere stauanfällige Knotenpunkte umgehen, wodurch v.a. der Schmarler Damm und die Bertolt-Brecht-Straße (westliche Richtung) leichter erreichbar werden

Im Rahmen der Standortbegehung wurden drei Flächen als mögliches Potenzial erfasst. Diese Flächen sind allesamt in privatem Eigentum und müssen als Erweiterungsfläche bewertet werden (mit entsprechendem Abschlag der Markt-gängigkeit). Lagebedingt dürfte dabei die Fläche a.38 am interessantesten sein, jedoch würde eine Bebauung des direkt an der Hauptstraße gelegenen Bereiches die Einsehbarkeit des Betriebsstandortes herabsetzen. Vor allem aber wäre die Emissionsbelastung enorm, weil zugleich der gesamte Verkehr zum Betriebshof an den Flächen vorbei führt.

Die nördlich gelegene Fläche a.36 dürfte im Falle der Realisierung des Verkehrsknoten-Ausbaus deutlich an Wert gewinnen, v.a. dann, wenn man im Zusammenhang hiermit eine Erweiterung des Standortes in nördlicher Richtung vollziehen würde (bislang nicht absehbar).

Zu empfehlen wäre ein solcher Schritt durchaus, um das Potenzial des Verkehrswegeausbaus auszuschöpfen. Ohne einen solchen Schritt ist die Lagequalität eher mäßig und die erforderliche Abholzung des Baumbestands in diesem Bereich wäre sorgfältig zu überlegen. Die aktuelle Planung sieht eine Erweiterung oder direkte Anbindung an die geplante Straßenführung nicht vor.

Die Fläche a.37 ist aus aktueller Sicht vergleichsweise ungünstig gelegen und dürfte aufgrund der geringen Größe nur unter besonderen Bedingungen für eine Expansion des angrenzenden Betriebs in

Abb. 69 Übersicht Flächenpotenzial GE.5.5 (und Planfeststellungsunterlage)



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018; INROS LACKNER, 2014  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Betracht kommen. Da im Rahmen des Verkehrsknoten-Ausbaus allerdings eine Zuwegung an dieser Stelle vorgesehen ist, würde sich auch eine geringe Vergrößerung der Fläche anbieten.

Im Hinblick auf eine spätere Erweiterung des Gewerbegebietes kommt der südlich anschließende Suchraum Nr. 29 in Betracht, der die gesamte Fläche zwischen Stadtautobahn und An der Jägerbäk umfasst (insgesamt vier Kleingartenanlagen; s. Kap. 7.3.9). Denn während eine Erweiterung des GE.5.5 nördlich der Straße An der Jägerbäk in der aktuellen städtebaulichen Struktur<sup>258</sup> noch nicht absehbar ist, wäre eine südliche Ergänzung auch deshalb sinnvoll, weil hierüber ein Lückenschluss zwischen GE.5.2 und GE.7.3 realisiert werden könnte.

### 7.1.23 GE.5.4 Schutow EH

Unweit des vorgenannten Gewerbebestandes an der B 103 und unmittelbar an der Hamburger Straße (B 105) gelegen, befindet sich im westlichen Stadteingangsbereich das Areal der alten Ostseemesse, das im aktuellen FNP als eine Mischung aus SO Handel und Gewerbe dargestellt ist (Standort GE.5.3).<sup>259</sup>

In der Vergangenheit hat dieses Gewerbegebiet tiefgreifende strukturelle Änderungen erfahren, wovon auch mehrere Bauruinen im nördlichen Teilbereich sowie im Kern des Gebietes zeugen.<sup>260</sup> Geltender B-Plan ist die Nr. 05.GE.35 „Schutow – Altes Messegelände, in der Fassung der 1. und 2. Änderung“

Dass die Entwicklung des Gebietes längst nicht abgeschlossen ist, zeigt der Anfang 2017 gefasste Aufstellungsbeschluss zur erneuten Ergänzung und 3. Änderung des B-Plans Nr. 05.GE.25 „Sonder- und Gewerbegebiet Schutow-Altes Messegelände“. Hier nach soll der Standort um eine rd. 1,34 ha große nördlich angrenzende Fläche erweitert werden.<sup>261</sup>

Grundsätzlich wird angestrebt, den Standort Schutow als überregionales Fachmarktzentrum für großflächigen Einzelhandel und Service in den Bereichen Wohnen und Einrichten, zuzüglich des Sortiments Fahrrad, zu entwickeln. Neben der Erweiterung der zulässigen Verkaufsraumflächen, soll in diesem Zuge auch eine Optimierung des geplanten Straßenverlaufs zwischen Hirschkäferweg und An den Griebensöllen erfolgen. Seit 2015 läuft darüber hinaus ein Zielabweichungsverfahren<sup>262</sup> zur Ansiedlung des Sportfachmarktes Decathlon, der bereits 2009 eine Fläche im unbeplanten Außenbereich (zwischen Ikea und Ostseepark<sup>263</sup>) erwarb. Vor allem bedingt durch die bestehenden rechtlichen Hürden wurde

Abb. 70 Übersicht Flächenpotenzial GE.5.4



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>258</sup> Insbesondere wird die geringe Baudichte bei fehlender innerer Ordnung des Gebietes und einem hohen Anteil an älteren Hallen- und Lagerflächen (mit teilweise sanierungsbedürftiger Bausubstanz) als nicht förderlich bewertet.

<sup>259</sup> Auch im noch geltenden B-Plan 05.GE.35 (2007) wird diese Planung konkretisiert.

<sup>260</sup> Vgl. auch Ostsee-Zeitung vom 08.02.2016, Hansestadt Rostock.

<sup>261</sup> Diese befindet sich westlich der Messestraße und nördlich des Betriebsgeländes der Fa. Ehlert und umfasst einen aktuell durch Kfz-Handel genutzten Gebäudealtbestand. Da diese Fläche für gewerbliche Nutzungen nicht relevant ist, wird sie hier nicht als Potenzialfläche geführt (s. Fußnote weiter unten).

<sup>262</sup> Ein Zielabweichungsverfahren zum RREP wird erforderlich, weil die Ansiedlung dieses großflächigen Sportfachmarktes mit einer entsprechenden Ausweitung zentrenrelevanter Sortimente (Rostocker Sortimentsliste) einherginge, die gem. Raumordnungsplan auf den Innenstadtbereich beschränkt bleiben sollen

<sup>263</sup> Vgl. [https://www.nnn.de/lokales/rostock/decathlon-will-2018-eroeffnen-id102323\\_51.html](https://www.nnn.de/lokales/rostock/decathlon-will-2018-eroeffnen-id102323_51.html) (Zugriff am 22.09.2017)

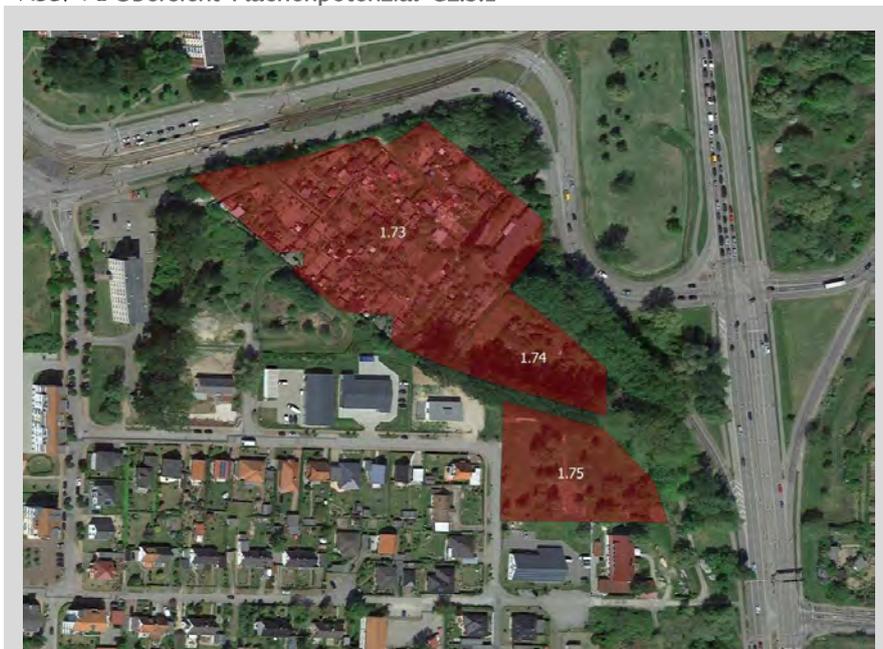
der bereits 2010 gefasste Aufstellungsbeschluss zum entsprechenden B-Plan Nr. 05.SO.164 bislang nicht weiterverfolgt, gerät durch die aktuellen Planungen jedoch wieder in den Mittelpunkt des Interesses (siehe dazu Kap. 7.2.4). Das bestehende Gewerbegebiet wird durch Unternehmen wie z.B. IKEA, Die Möbel Wikinger, POCO Einrichtungsmarkt, BAUHAUS und Matratzen Concord, Bike Market u.a. unverkennbar als Einzelhandelsgebiet geprägt. Die Neuordnung mit dem Ziel der Verkaufsflächen-erweiterung und Optimierung der inneren Erschließung des Gebietes trägt diesem Gesamtcharakter Rechnung.

Während die Erweiterungsfläche in diesem Zusammenhang nicht weiter behandelt werden soll,<sup>264</sup> lässt sich bezüglich der Potenzialflächen 1.72 und der zusätzlich erfassten Fläche a.35 festhalten, dass diese plangemäß in erster Linie für Ansiedlungen des Einzelhandels bereitstehen sollten.<sup>265</sup> Für beide Flächen wird kein Marktpotenzial gesehen. Die Fläche 1.71 hingegen wird aus gutachterlicher Sicht als möglicher Standort des Typs „Handwerk und Kleingewerbe“ bewertet.<sup>266</sup> Westlich schließt eine FNP-Potenzialfläche (Nr. 2.5) an, auf die im späteren Kap. 7.2.4 eingegangen wird.

### 7.1.24 GE.5.1 Evershagen Süd

Der Standort GE.5.1 im Ortsteil Evershagen liegt im Kreuzungsbereich der Bundesstraße 103 und Bertolt-Brecht-Straße, unmittelbar angrenzend an einen Wohnstandort. Die städtebauliche Genese des Gebietes wird wesentlich durch den 2000 rechtskräftig gewordenen B-Plan<sup>267</sup> bestimmt, worüber man zugleich den mittelfristigen Bedarf an Wohnbauland und an Gewerbeflächen bedienen wollte. Hierzu zählte u.a. auch eine Flurstücksteilung südlich der Hans-Fallada-Straße, in dessen Folge eine rege Neubautätigkeit stattfand. Der angrenzende Gewerbebestandort entwickelte sich mit dem Rückbau bestehender Gewerbeflächen und Gewächshausanlagen (eingeschossige Betriebs- und Lagergebäude). Möglichen Konflikten aufgrund

Abb. 71 Übersicht Flächenpotenzial GE.5.1



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>264</sup> Gemäß Aufstellungsbeschluss zur Ergänzung und 3. Änderung des B-Plans Nr. 05.GE.25 „Sonder- und Gewerbegebiet Schutow-Altes Messegelände“ (2017) befinden sich im Bereich der Ergänzungsfläche Altablagerungen (Teergräben). Um die Anforderungen und Möglichkeiten für die Nutzung dieser Fläche zu klären, sind entsprechende Altlastenuntersuchungen erforderlich.

<sup>265</sup> Dem Bebauungsplan Nr. 05.GE.35 „Sonder- und Gewerbegebiet Schutow-Altes Messegelände“ entsprechend, werden die Fläche 1.71 und 1.72 als Gewerbegebiet festgesetzt, ebenso wie die erfasste Fläche a.35. Aufgrund des vorliegenden Aufstellungsbeschlusses, der eine abweichende Nutzung mit dem Ziel vorsieht, den Standort für Einzelhandelsnutzungen zu entwickeln, kommt ggf. eine Veränderungssperre gem. § 14 BauGB zum Tragen.

<sup>266</sup> Schließlich ist zu berücksichtigen, dass Teile des Standortes bereits heute durch andere gewerbliche Betriebe als den großflächigen Einzelhandel belegt sind (z.B. nördlich des Hirschkäferwegs sowie zwischen Libellenweg und Schmetterlingsweg) und kaum anzunehmen sein wird, dass eine ausschließliche Einzelhandelsnutzung (Monostruktur) an diesem Standort und in der möglichen Größe sinnvoll bzw. vermarktbar wäre.

<sup>267</sup> Bebauungsplan Nr. 05.MI.82 „Evershagen-Süd“ (2000)

der räumlichen Nähe zum Wohngebiet wirkte man frühzeitig durch Nutzungseinschränkungen (der nördliche Abschnitt ist als GEE festgesetzt<sup>268</sup>) bzw. mischgenutzten Zwischenbereichen (MI) im Übergang zum Gewerbegebiet entgegen.

Während der nördlich an die Hans-Fallada-Straße anschließende Gewerbebestandort mittlerweile bebaut ist, befinden sich auf dem angrenzenden Bereich an der Bertolt-Brecht-Straße die Kleingartenanlage (KGA) „An der Kurve“ sowie ein Wohnhaus. Die Flächen der insgesamt 37 Parzellen (Durchschnittsgröße: 280 qm) umfassende KGA befinden weitestgehend im Eigentum der Hansestadt Rostock; die Beräumung ist zum Ende des Jahres 2018 vorgesehen.

Als Entwicklungshindernis ist v.a. die fehlende innere Erschließung der Flächen Nr. 1.73 und 1.74 zu nennen, ebenso der aktuelle Baumbestand, der die Entwicklung ggf. erschweren wird.<sup>269</sup> Hinzu kommen die abgewandte Lage des Gebietes, der mögliche Zuschnitt der Grundstücke (Baugrenzen) und auch der Verlauf eines Grabens, was sich entwicklungsverzögernd auswirken dürfte. Der Erschließungsaufwand dürfte erhöht sein, bei nur reduzierter Ausschöpfung der Flächenpotenziale.

Da entlang der Hans-Fallada-Straße eine neuere gewerbliche Entwicklung in Gang gesetzt wurde, wäre eine Erweiterung des Standortes die logische städtebauliche Folge daraus und sollte durch eine zügige Erschließung der Flächen 1.73 und 1.74 auch umgesetzt werden. Hierzu allerdings sollte einerseits auf der Fläche 1.74 versucht werden, durch Eigentümergespräche mittel- bis langfristig das verbleibende Wohnhaus in kommunales Eigentum zu überführen, um dieses dann zur Schaffung städtebaulicher Ordnung zurück zu bauen. Andererseits wird eine Erschließung allein aus südlicher Richtung ein Vermarktungshindernis darstellen, weil die Grundstücke in zweiter Reihe lägen und nur schwer einsehbar sind. Zugleich verfolgt der B-Plan die Ansiedlung von Betrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören (v.a. Handwerk und Kleingewerbe). Bei der Einfahrt in den Lisa-Tetzner-Weg ist zu beachten, dass das dortige Wohngebiet als WA festgesetzt ist, woraus besondere Schutzansprüche erwachsen. Dass eine Flächenentwicklung die Verkehrsbelastung der Hans-Fallada-Straße erhöhen wird, ist unvermeidlich. Ein Ausbau der nordwestlichen Anbindung an den Kreuzungsbereich Bertolt-Brecht-Straße/ Hans-Fallada-Straße ist zu empfehlen und wird im Zuge der Erweiterung am Verkehrsknoten Evershagen (s. Kap. 7.1.22) auch diskutiert. Eine auf den ersten Blick sinnvoll erscheinende direkte nördliche Anbindung an die Bertolt-Brecht-Straße wurde bereits untersucht und (aufgrund des erforderlichen Umbaus des Kreuzungsbereichs Evershagen als nicht umsetzbar bewertet). Somit wird die Marktgängigkeit geringfügig eingeschränkt sein. Für die östlich gelegene Fläche 1.75 wird aufgrund der günstigeren Ausgangsbedingungen hingegen eine entsprechend hohe Marktgängigkeit angenommen (auch werden gegenwärtig bereits Vertragsverhandlungen geführt).

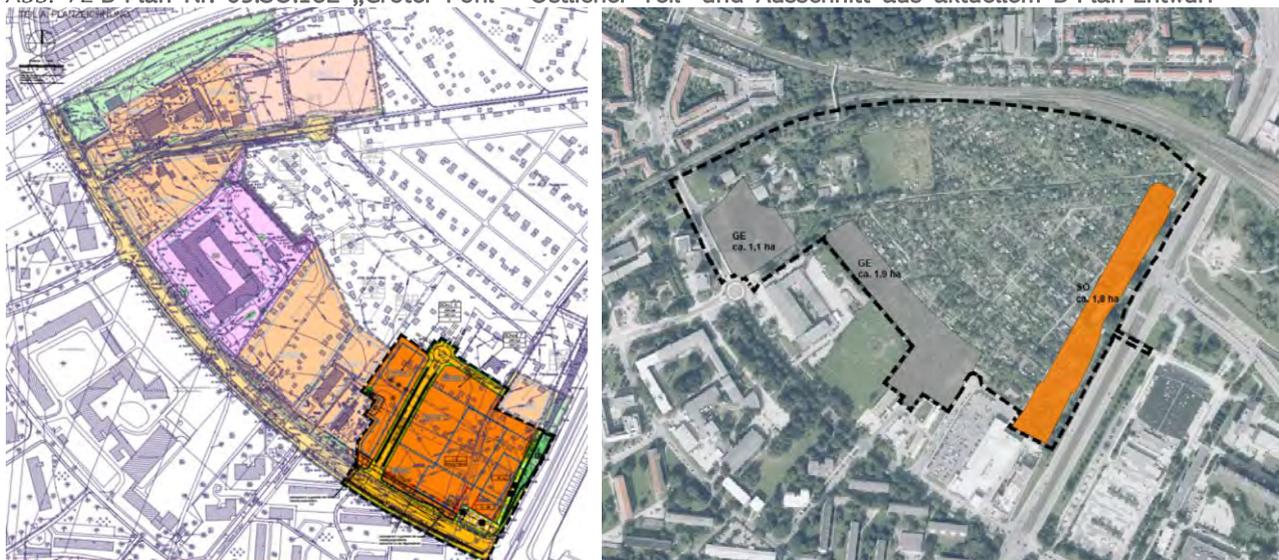
### 7.1.25 SO.9.4 Groter Pohl

Innenstadtnah, in der südwestlichen Bahnhofsvorstadt, liegt der Gewerbebestandort Groter Pohl, der sich westlich zwischen dem Südring und der Erich-Schlesinger-Straße erstreckt. Der relevante Teilabschnitt des Standortes wird bislang durch die Kaufland-Filiale charakterisiert, die auf einer großflächigen Sonderbaufläche für Handel, Dienstleistungen und Beherbergung (SO HDB) untergebracht ist. Im vorderen, der Erich-Schlesinger-Straße zugewandten Bereich wird aktuell das neue Gesundheitszentrum Rostock realisiert. Dass die Kaufland-Filiale hierdurch zugleich einen attraktiven „Vorbau“ erhält, ist aus städtebaulicher Sicht sehr zu begrüßen. Schließlich entspricht das gesteckte Entwicklungsziel des Standortes bislang kaum der vorzufindenden Nutzungsstruktur. Diese nämlich wird auf nordwestlicher Seite durch eine Tankstelle mit Waschstraße geprägt; im nördlichen Straßenverlauf folgt der Standort der Feuerwache, die ab 2020 saniert und erweitert werden soll. Aktuell hebt sich lediglich der Unternehmenssitz eines Softwareentwicklers positiv aus dem Bestand hervor.

<sup>268</sup> Im gesamten Gewerbegebiet sind Tankstellen und Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Des Weiteren wurde die ausnahmsweise Zulässigkeit von Wohnungen weiter eingegrenzt. Innerhalb der GEE ist die Nutzung weiterhin auf solche Betriebe und Nutzungen gem. § 8 BauNVO eingeschränkt, die explizit das Wohnen nicht wesentlich stören.

<sup>269</sup> Der nördliche Abschnitt des Gewerbebestandes, unmittelbar südlich der Bertolt-Brecht-Straße, soll gem. B-Plan über zwei Seiten – über den Lisa-Tetzner-Weg sowie einen weiter östlich angeordneten Stich – an die Hans-Fallada-Straße angebunden werden. U.a. ein dichter Baumbestand erschwert die Zuwegung.

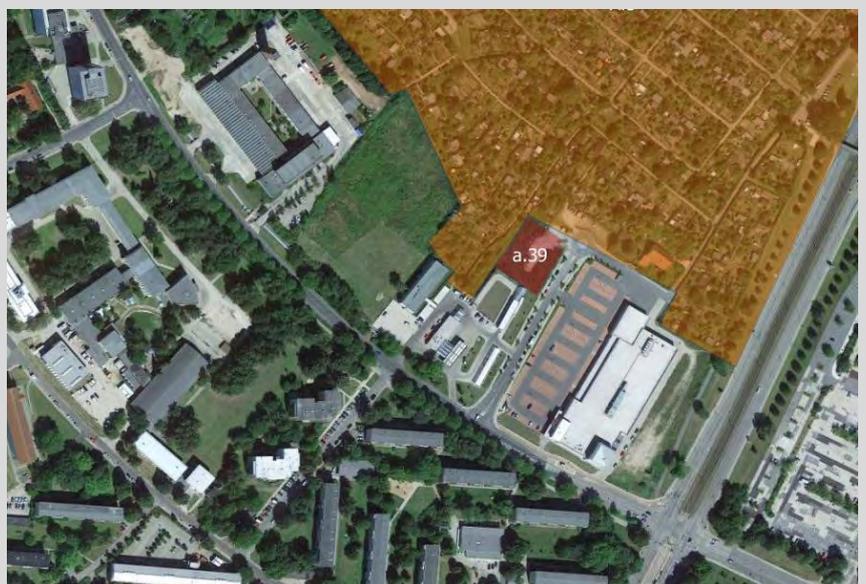
Abb. 72 B-Plan Nr. 09.SO.162 „Groter Pohl – Östlicher Teil“ und Ausschnitt aus aktuellem B-Plan-Entwurf



Quellen: Hansestadt Rostock, 2011/ 2017

Auf östlicher Seite des Südrings befinden sich die Stadthalle, das Landesbehördenzentrum, verschiedene Unternehmensdienstleister (u.a. auch der Standort von Assystem und Diehl Aerospace) und schließlich der Südeingang zum Bahnhof. Dieses Umfeld und v.a. der unmittelbar südlich gelegene Universitäts-Campus (u.a. Fakultäten für Informatik und Maschinenbau) geben die sinnvolle Entwicklungsrichtung dieses Standortes vor. Zweck der Planung der südwestlichen Bahnhofsvorstadt ist die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit dem Ziel, den Universitäts-campus an der Albert-Einstein-Straße in Richtung Innenstadt weiter zu entwickeln, die Verbindung von Wohnen und Arbeiten zu stärken und das innerstädtische Wohnen zu befördern.

Abb. 73 Übersicht Flächenpotenzial SO.9.4



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Die gesteckten Ziele werden auch aus dem aktuellen Flächennutzungsplan deutlich, wonach in Form eines Bandes entlang der nördlichen Bahnlinien und des östlichen Südrings eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Wissenschaft“ dargestellt ist (im Kernbereich, der aktuell durch große Kleingartenflächen geprägt ist, sind dabei weitere Wohnnutzungen vorgesehen). Mit dem 2011 rechtskräftig gewordenen B-Plan 09.SO.162, der einen ersten Teilabschnitt der Gesamtplanung dieses neuen Stadtteils umfasst,<sup>270</sup> weicht man von den planerischen Grundzügen jedoch teilweise ab, indem der o.g. großflächige Einzelhändler angesiedelt wurde.

<sup>270</sup> Aufgrund der Flächengröße und der bislang eingeschätzten Nachfragesituation, wurde das Gesamtquartier „Südwestliche Bahnhofsvorstadt“ nicht kurzfristig vollständig entwickelt. Dementsprechend wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans

Lediglich ein kleinerer Abschnitt westlich der Planstraße (heute Pütterweg) blieb in diesem Zuge als Sondergebiet Forschung und Entwicklung (SO FE) übrig. Durch die bereits bestehende Tankstelle resultierte jedoch entlang der Planstraße ein ungünstiger Flächenzuschnitt mit der Folge, dass ein Teilbereich des verbleibenden SO FE später für eine Tankstellen-Nutzung umgewidmet wurde und man eine Waschstraße realisierte. Damit verkleinerte sich das Flächenpotenzial für FuE-Ansiedlungen im Bestand noch weiter, sodass die in abseitiger Lage befindliche Potenzialfläche a.39 übrig blieb.

Die Eignung dieser Fläche muss differenziert bewertet werden, denn sie wird in besonderem Maße von der weiteren Entwicklung der südwestlichen Bahnhofsvorstadt abhängig sein. Schließlich stellen das durch den Verbrauchermarkt und die Tankstelle/ Waschstraße geprägte Umfeld bislang keinen bevorzugten Standort für Einrichtungen und Anlagen der Wissenschaft, Forschung und Technologieentwicklung dar. Angesichts der aktuellen Entwicklungen am Standort ist jedoch davon auszugehen, dass der Standort mittelfristig entsprechend der Rahmenplanung als Wissenschafts- und Forschungsstrandort erweitert wird, wodurch auch die kleine Potenzialfläche begünstigt würde<sup>271</sup> (siehe dazu v.a. Kap. 7.2.7). Immerhin sind gemäß dem Vorentwurf des B-Plans die nordwestlich anschließenden Bereiche – ausgenommen der Feuerwache – allesamt als SO für Forschung und Entwicklung vorgesehen. Spätestens nach Lückenschluss zwischen Erich-Schlesinger-Straße und Rudolf-Diesel-Straße dürfte sich die Ausgangslage also verbessern. Eine weitere Sicherung dieses Grundstücks sollte also Priorität haben.

Die zur Realisierung der Bebauungsplanung zumindest teilweise erforderliche Rücknahme der Kleingartenflächen (KGA Groter Pohl) kann vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden hohen Bedarfs an Flächen für hochwertiges Gewerbe unbedingt empfohlen werden. Ob hingegen alle vier angrenzenden Kleingartenvereine inkl. der unabhängigen Parzellen für Wohnzwecke weichen sollten (dies wird diskutiert), muss an anderer Stelle beurteilt werden. Schließlich kann die erfolgreiche gewerbliche Entwicklung dieses Standortes nur durch eine weitgehende Konfliktvermeidung sichergestellt werden.

### 7.1.26 GE 9.1 Nobelstraße

Im südlichen Stadteingangsbereich liegt auf östlicher Seite der Landstraße 132 (Nobelstraße) der Gewerbestandort GE.9.1. Für den Verkehr aus westlicher Richtung, der vom Autobahnkreuz „Rostock-Südstadt“ ins Stadtgebiet fließt, prägt dieser Standort zugleich das erste „Gesicht“ der Stadt.

Die verkehrsgünstige Lage wissen v.a. Unternehmen des Kfz-Gewerbes zu schätzen,<sup>272</sup> die ein Cluster, bestehend aus Kfz-Handel, Kfz-Reparatur, Kfz-Zulassungsstelle, Kfz-Prüfgesellschaft, Abschleppdienst, Waschanlagen, Tankstellen etc. bilden.

Daneben haben sich am Lise-Meitner-Ring einige branchenfremde Unternehmensdienstleister und eine Berufsgenossenschaft<sup>273</sup> sowie ein Baumarkt niedergelassen. Im nördlichen Abschnitt (Charles-Darwin-Ring) haben sich zwei miteinander kooperierende Medizintechnik-/Biotechnologie-Hersteller angesiedelt,<sup>274</sup> die in den letzten Jahren stark expandierten und sich dabei mit den bereits angesiedelten Betrieben gewissermaßen arrangieren. So hat sich bspw. die DOT AG innerhalb der letzten Jahre im Bereich der medizinischen Beschichtungstechnologien für orthopädische und dentale Implantate zu einem weltweit führenden Anbieter entwickelt.<sup>275</sup>

---

Nr. 09.S0.162 – abweichend vom städtebaulichen Entwicklungskonzept – auf einen ersten Teilabschnitt im Bereich der Erich-Schlesinger-Straße/Südring beschränkt. Die Erweiterungsplanungen stehen jedoch aktuell an.

<sup>271</sup> Neben der Schaffung von zusätzlichem Wohnbauland wird – entsprechend der Rahmenplanung – verstärkt über die Bereitstellung von Flächen für Institute, wissenschaftsnahe Unternehmen und auch Ausgründungen von der Universität diskutiert (vgl. <https://www.nnn.de/lokales/rostock/groter-pohl-vor-naechstem-schritt> -id13165446.html (Zugriff am 21.08.2017)). In diesem Zusammenhang sind v.a. auch die Aussagen der Wissenschaftskonzeption zu berücksichtigen.

<sup>272</sup> Insbesondere das in Hangar-Architektur gebaute Audi-Zentrum Rostock (1998) sowie das – bereits auf Gemeindegebiet von Papendorf gelegene – Porsche Zentrum Rostock (2016) haben in den vergangenen Jahren attraktive Standorte im unmittelbaren Stadteingangsbereich entwickelt.

<sup>273</sup> Der Neubau der Bau-Berufsgenossenschaft Hamburg stellt dabei sicherlich eine der architektonisch herausragenden Entwicklungen am Standort dar.

<sup>274</sup> Die Unternehmen umfassen wiederum mehrere Gesellschaften.

<sup>275</sup> Vgl. [rostock-business.com](http://rostock-business.com)

Den folglich gestiegenen Flächenbedarfen entsprechend, wurde auch der 1998 beschlossenen B-Plan 09.GB.49 angepasst, der im östlichen Bereich ursprünglich eine Gemeinbedarfsfläche (Körperbehindertenwerkstatt<sup>276</sup>) vorsah. Die 1. Änderung des Bebauungsplans (2007) schafft die Voraussetzungen zur weiteren Entwicklung des produzierenden gewerblichen Bereichs.

Die weitere Entwicklung des Standortes betrifft Überlegungen zur möglichen Realisierung von Gewerbeflächen im Suchraum Nr. 18, westlich der Schwaaner Landstraße (siehe dazu Kap. 7.3.11). Das größte Entwicklungshindernis einer Osterweiterung des Gewerbegebietes wird darin gesehen, dass man mittels B-Plan 09.GE.E.61 den nördlichen Lise-Meitner-Ring als Stichstraße ausformte, sodass eine verkehrliche Anbindung an das Bestandsgebiet schwierig werden kann. Da der Standortvorteil dieses Gewerbegebietes eindeutig in der leichten Erreichbarkeit im Ortseingangsbereich liegt, dürfte der Entwicklungsdruck im straßenabgewandten Bereich geringer sein. Die bestehenden Standortvorteile lassen sich also nicht unmittelbar auf Erweiterungsflächen übertragen. Folglich sollte die Bestandssicherung gegenüber einer östlichen Erweiterung Priorität haben. Sinnvolle Maßnahmen beziehen sich auf die Sicherung einer städtebaulichen Ordnung sowie die weitere Verbesserung des Erscheinungsbildes, das insbesondere durch zahlreiche Werbeschilder der Kfz-Branche im öffentlichen Raum merklich leidet. Immerhin wurden in den letzten Jahren einige attraktive Gewerbeimmobilien realisiert, sodass sich öffentliche Maßnahmen zum Werterhalt und zur Wertsteigerung der Immobilien auch positiv auf den Wert des Gesamtgebietes auswirken. Schließlich handelt es sich zugleich um einen der wirtschaftsstärksten Gewerbebestände im Stadtgebiet (siehe dazu auch Kap. 7.1.32).

Abb. 74 Übersicht Flächenpotenzial GE.9.1



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

### 7.1.27 SO.11.3. Stadthafen – Silohalbinsel

Der östliche Stadthafen stellt einen Standort dar, an dem die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzungen kaum größer sein könnte. Schließlich ist Lage an der Wasserkante bei gleichzeitiger Nähe zur Altstadt v.a. aus Sicht solcher Unternehmen sehr begehrt, die besondere Gestaltungsansprüche haben – und damit auch höhere Bodenrenten zu zahlen bereit sind. Dies trifft auch auf die Silohalbinsel zu, die im östlichen Bauabschnitt als Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO entwickelt wurde.

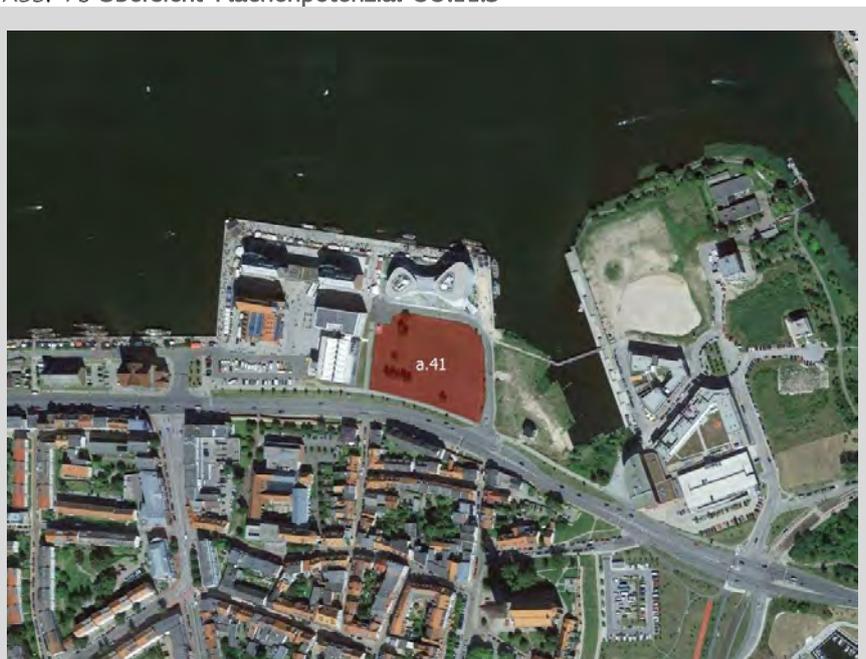
<sup>276</sup> In Ergänzung zur östlich angrenzenden Paul F. Scheel-Schule für körperbehinderte Menschen.

Durch die Ansiedlung von Aida Cruises, die Umsiedlung von Centogene (mit Diagnostikzentrum) aus dem Biomedizinischen Forschungszentrum im Hansaviertel und diverse Unternehmensdienstleister sowie verschiedene gastronomische Einrichtungen im Umfeld, ist über den B-Plan Nr. 11.MK.113 für das Gebiet der Silohalbinsel eine geordnete und sehr attraktive Gewerbeentwicklung in stark nachgefragter Innenstadtlage gelungen.

Dabei stellt der östliche Teilabschnitt allerdings keinen „typischen“ Gewerbebestandort dar, weil die durch den § 8 BauNVO beschriebene Charakteristik eines Gewerbegebietes<sup>277</sup> faktisch nicht vorliegt.

Vielmehr entstand ein stark maritim geprägter Bürostandort, in den auch die bestehenden Speicher- und Silogebäude (im westlichen, als MK festgesetzten Bereich) sinnvoll eingebunden wurden. Dass grundsätzlich auch eine andere Entwicklung denkbar gewesen wäre, lässt sich an der Genese der östlich anschließenden Holzhalbinsel erkennen, auf der eine Verdrängung der gewerblichen Nutzung durch hochwertige Wohnlagen (samt Nahversorgungszentrum) stattfand. So kann dieser Entwicklungsbereich als gelungenes Beispiel einer Gewerbeentwicklung in attraktiver, wassernaher Lage bezeichnet werden

Abb. 75 Übersicht Flächenpotenzial SO.11.3



Quelle: HRO, 2016; GoogleEarth, 2018  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Auf dem Areal ist zum Zeitpunkt der Erhebung südlich der Zentrale von Aida-Cruises eine großflächige, ungenutzte Fläche erfasst (a.41), die sich in kommunalem Eigentum befindet. Die Fläche weist eine hohe Standortqualität mit maritimem Bezug auf, sodass kurzfristig von einer ähnlichen Entwicklung auszugehen sein wird, wie sie auch in direkter Nachbarschaft stattfand. Entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten durch enge vertragliche Gestaltungsvorgaben an den Käufer sollte die Stadt aktiv nutzen.

Darüber hinausgehende Entwicklungspotenziale an diesem Standort werden derzeit nicht gesehen. Durch das geplante Museum im Stadthafen,<sup>278</sup> eine bessere Anbindung der Altstadt an die Unterwarnow<sup>279</sup> und ggf. auch den Bau einer Hochbrücke über die Unterwarnow bis nach Gehlsdorf, wird der gesamte Stadthafen jedoch deutlich aufgewertet und rückt damit auch die dort ansässigen Unternehmensstandorte bzw. Bestandsimmobilien noch stärker in den Fokus.

<sup>277</sup> Diese ergibt sich grundsätzlich aus der Kombination der allgemein zulässigen Nutzungen gem. Abs. 2 BauNVO.

<sup>278</sup> Diskutiert wird in diesem Zusammenhang auch ein Standort für das neue Archäologische Landesmuseum.

<sup>279</sup> Hierzu liegen bereits erste Planungen eines Terrassen-Baus über die L 22 im Bereich der Schnickmannstraße vor.

### 7.1.28 GE.11.1 Dalwitzhofer Weg

Der Standort GE.11.1 liegt nördlich des Güterbahnhofs und wird wesentlich durch das städtebauliche Ensemble des Handwerksbildungszentrums entlang der Schwaaner Landstraße geprägt. Die darin erfasste Potenzialfläche a.42 ist Teil eines privaten Betriebsgeländes am nördlichen Dalwitzhofer Weg und grenzt unmittelbar an die Bahngleise an. Die südliche Lage am Dalwitzhofer Weg nimmt innerhalb des Gewerbestandortes eine weniger repräsentative Rolle ein und umfasst auch die Standorte von Stadtreinigung und Wasserwerk. Angesichts der Nutzergruppen dominiert der Standorttyp „Kleingewerbe und Handwerk“, und auch die Nutzungsstruktur des ansässigen Unternehmens fällt in diesen Typus. Positiv ist die Lage im Siedlungsbereich mit guter Erreichbarkeit, einer entsprechenden ÖPNV-Anbindung und nahe gelegenen Versorgungsstrukturen zu bewerten. Der Grundstücksteil a.42 wird aktuell als Stellfläche für Pkw und als Reservefläche (Brache) genutzt, wobei der Flächenzuschnitt des rd. 6.000 qm großen Potenzials allerdings relativ ungünstig ist (auch bedingt durch die erforderlichen Abstandsflächen zur Bahnlinie). Eine Erschließung müsste über das Betriebsgelände des Eigentümers erfolgen, welcher gegenüber der Stadt Rostock auch Pläne für die Nutzung und Entwicklung dieser Fläche bekundete. Eine andere Verwertung als zum Zwecke der betrieblichen Erweiterung wird aus gutachterlicher Sicht nicht gesehen.

Abb. 76 Übersicht Flächenpotenzial GE.11.1



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Die Sicherung dieses Standortes sollte langfristiges Ziel der Stadtentwicklung sein. Immerhin sind mögliche Konflikte zu anderen Nutzungen als relativ gering einzuschätzen. Die Wohnbaulandentwicklung am nördlichen Dalwitzhofer Weg sollte demnach auch nicht weitergeführt werden. Sinnvoll erscheint zugleich eine planungsrechtlich durchgesetzte Begrenzung der Wohnnutzung innerhalb dieser Gewerbelage, weil dadurch ein schleichender Prozess der Umwidmung in Gang gesetzt wird. Ein faktisches Mischgebiet würde nicht nur die emittierenden Unternehmen am Standort, sondern ebenfalls die Lage im Umfeld des Handwerkerzentrums schwächen, da der Standort sein Profil verliert.

Die Sicherung dieses Standortes sollte langfristiges Ziel der Stadtentwicklung sein. Immerhin sind mögliche Konflikte zu anderen Nutzungen als relativ gering einzuschätzen. Die Wohnbaulandentwicklung am nördlichen Dalwitzhofer Weg sollte demnach auch nicht weitergeführt werden. Sinnvoll erscheint zugleich eine planungsrechtlich durchgesetzte Begrenzung der Wohnnutzung innerhalb dieser Gewerbelage, weil dadurch ein schleichender Prozess der Umwidmung in Gang gesetzt wird. Ein faktisches Mischgebiet würde nicht nur die emittierenden Unternehmen am Standort, sondern ebenfalls die Lage im Umfeld des Handwerkerzentrums schwächen, da der Standort sein Profil verliert.

### 7.1.29 GE.12.2 Alt Bartelsdorf

Die Potenzialfläche a.43 befindet sich inmitten des Standorts GE.12.2 Bartelsdorf entlang der Rövershäger Chaussee. Der Standort ist stark durch Handelsunternehmen (v.a. Kfz-Handel, aber auch Groß- und Einzelhandel) geprägt, die von der hoch frequentierten Rövershäger Chaussee und der unmittelbaren Nähe zur Autobahnauffahrt Rostock Ost (A 19) profitieren. Positiv wirken sich auch der angrenzende Nahversorgungsstandort und eine gute ÖPNV-Anbindung aus.

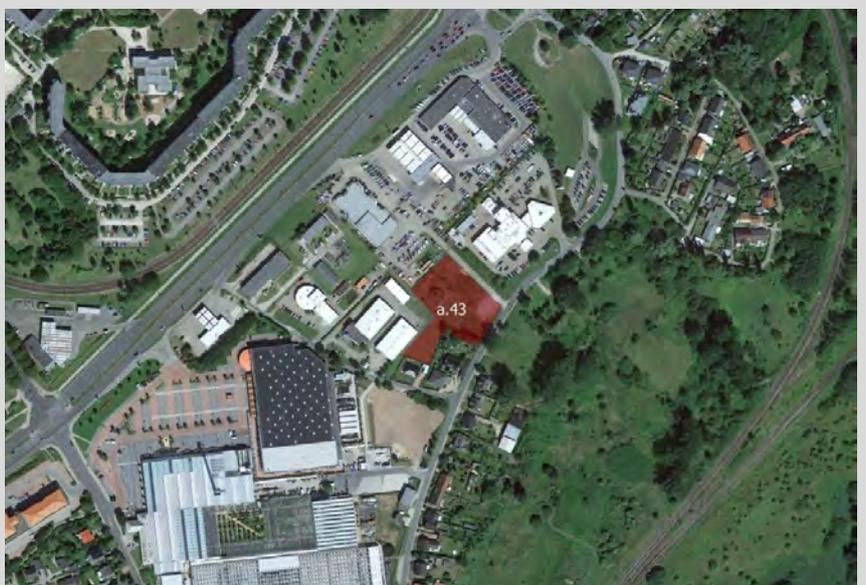
Die Potenzialfläche stellt eine mögliche Erweiterungsfläche für einen der ansässigen Kfz-Betriebe dar und befindet sich in privatem Eigentum. Die Zulässigkeit der Bebauung ist nach § 34 BauGB zu bewerten. Die Lage der Fläche wird grundsätzlich als sehr günstig eingeschätzt. Allerdings beeinträchtigen einige wesentliche Faktoren die Nutzbarkeit der Fläche und führen zu einer entsprechenden

Abwertung der Marktgängigkeit. Neben der rückwärtigen Lage (die Fläche ist von Seiten der Rövershäger Chaussee nur über die Querung des Betriebsgeländes des Autohauses, oder aber über den Umweg der Alten Dorfstraße erreichbar), verläuft zugleich eine Hochspannungsleitung über die Parzelle (diese führt zum Umspannwerk).

Eine mögliche Bebauung wird dadurch stark eingeschränkt. Die weiteren Entwicklungsabsichten des Eigentümers sind bislang unbekannt. Eine kurzfristige Aktivierung wird daher als unwahrscheinlich eingeschätzt. Sollte es zu einer Inwertsetzung kommen, so wird sich auch diese Fläche für die Nutzung durch kleinere Handwerks- bzw. Gewerbebetriebe eignen, die v.a. dem Bereich KFZ-Handel bzw. Kfz-Reparatur zuzuordnen sind.

Mögliche Konflikte mit der naheliegenden Wohnbebauung (Einfamilienhäuser entlang der Alten Dorfstraße) wären zu klären, vor allem aber die Zuwegung zum Standort, die aktuell über die nordöstlich verlaufende Alte Dorfstraße oder aber das westlich angrenzende Betriebsgelände erfolgt.

Abb. 77 Übersicht Flächenpotenzial GE.12.2



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

### 7.1.30 G.13.1 Dierkow

In ca. 320 m Luftlinienentfernung zum Gewerbestandort Bartelsdorf befindet sich im nördlich gelegenen Kreuzungsbereich von Dierkower Allee und Rövershäger Chaussee, am Rand des Standortes G.13.1 und unmittelbar am Bahnhofsteil Dierkow (Straßenbahnlinien 3 und 4), eine weitere Fläche, die sich aufgrund der planungsrechtlichen Voraussetzungen grundsätzlich zur Innenentwicklung anbietet.

Der Standort schließt unmittelbar an die Wohnlage des Ortsteils Dierkow-Neu (Plattenbaugebiet) an. Wie auch in Bartelsdorf, so hat sich ebenso an diesem Gewerbestandort ein Kfz-Schwerpunkt herausgebildet, der über die Dierkower Allee als Abzweigung von der Rövershäger Chaussee erreichbar ist. Die Hauptverkehrsstraße ist zugleich die wichtigste Anbindung des Stadtteils an das übergeordnete Verkehrsnetz, weshalb das Verkehrsaufkommen im Kreuzungsbereich entsprechend hoch ist.

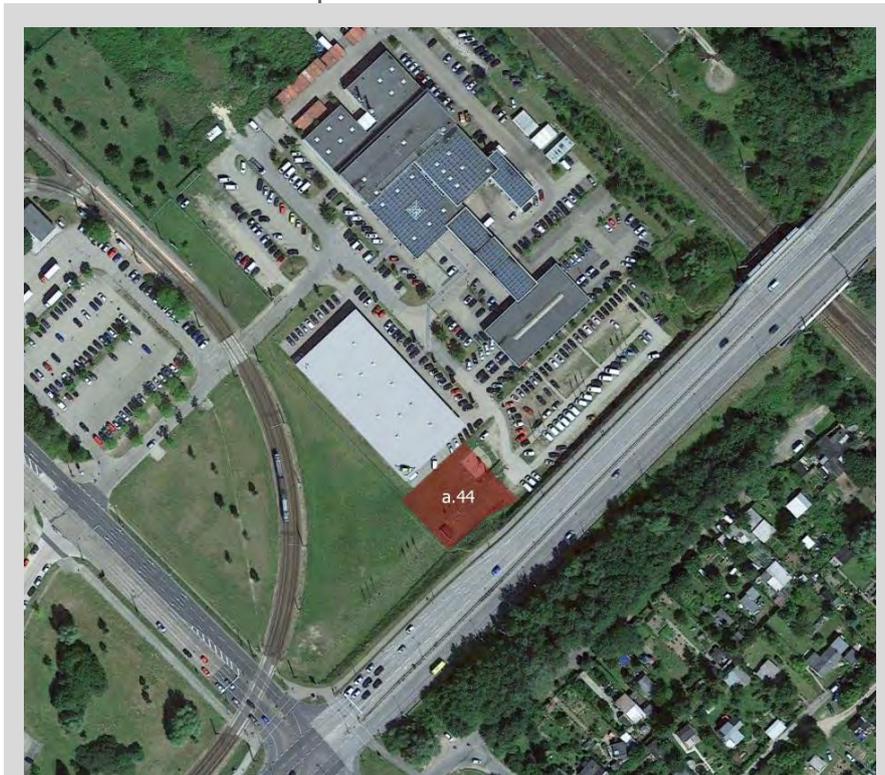
Lagebedingt erscheint die Fläche a.44 auf den ersten Blick begünstigt, zumal sich auch im hinteren Bereich weitere freie Flächen entlang des Bahnhofsteiles befinden. Allerdings schränkt der Verlauf der Bahnlinien zugleich die Nutzung ein, sodass die Fläche kaum größer als 1.000 qm ist.

So wird die Fläche vom privaten Eigentümer lediglich als Außenbereich genutzt und dient vorrangig als Abstellfläche für Pkw. Weil der Standort zugleich von der Anbauverbotszone gem. FStrG betroffen ist, steht sie dem freien Gewerbeflächenmarkt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung.

Abgesehen von der betrachteten Fläche, muss die weitere Entwicklung der Lage Dierkow im Zusammenhang mit den Planungen am Brückenweg (vgl. Kap. 7.1.6) gesehen werden.

Denn in Abhängigkeit von der Lösung der dortigen Frage zur äußeren Anbindung (mit der Erweiterung wird eine zweite Verkehrsanbindung im Südosten zu diskutieren sein, die aus gutachterlicher Sicht sinnvollerweise über die Dierkower Allee im Bereich des ehem. S-Bahn-Haltespunktes erfolgt), könnte sich auch eine Standorterweiterung im Umfeld des Haltespunktes anbieten. Da zahlreiche Faktoren jedoch als ungeklärt gelten müssen, wird ein solches Potenzial in diesem Gutachten nicht weiter diskutiert.

Abb. 78 Übersicht Flächenpotenzial G.13.1



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

### 7.1.31 Weitere Gewerbestandorte im Bestand

In den vorherigen Kapiteln wurden ausschließlich diejenigen Gewerbegebiete beschrieben, innerhalb derer Innenentwicklungspotenziale (Potenzialflächen im Bestand) zu vermuten sind.

Neben diesen Gewerbegebieten existieren noch einige weitere Standorte im Stadtgebiet, die jedoch über kein Flächenpotenzial verfügen. Da sich darunter kein Gewerbestandort findet, der aus gutachterlicher Sicht langfristig aufgelöst werden sollte, kann als grundsätzliche Empfehlung die stetige Prüfung der Bestandssicherung (Bestandsschutz) durch das planungsrechtliche Instrumentarium empfohlen werden.

In erster Linie ist dabei an die Vermeidung von Überführungen bestehender Wirtschaftsstandorte in augenscheinlich hochwertigere Standorte (z.B. Upgrading von Gewerbe- in Wohnflächen) zu denken. Denn in nicht wenigen Fällen entstehen z.B. durch das Heranrücken von Wohnnutzungen Konflikte mit produzierenden Unternehmen, die bei der Erstinanspruchnahme noch nicht existierten. Die Ansiedlung evtl. konkurrierender Nutzungen in direktem Umfeld sollte also stets hinterfragt werden.

Eine Pauschalisierung dahingehend, dass Unternehmensstandorte zwingenderweise unverändert fortbestehen sollten, ist jedoch ebenfalls nicht anzuraten. So können z.B. Verlagerungen durchaus auch zur Existenzsicherung eines Betriebs beitragen, wenn geeignetere Standorte geschaffen werden (ein Beispiel ist das Gewerbehofprogramm der Stadt München, wodurch v.a. kleine und mittlere Handwerksbetriebe gefördert werden).

Andererseits lassen sich oftmals nur durch Verlagerungen oder nach planungsrechtlichem Verlust des Bestandsschutzes (z.B. Infolge einer wesentlichen Änderung) Neuordnungen durchsetzen. Solange eine Verlagerung für ein (rechtskonform betriebenes und in angemessenem Zustand befindliches) Unternehmen jedoch nicht finanzierbar ist, sollte der Standort gehalten werden. Dabei geht es nicht allein um die Sicherung attraktiver und somit i.d.R. hochpreisiger Lagen. Vor allem auch Großstädte wie Rostock sollten Grundlagen einer diversifizierten Wirtschaftsstruktur schaffen, also auch aktiv Nischen schaffen.

Standortentwicklung basiert im Wesentlichen auf Einzelfallentscheidungen unter genauer Kenntnis einzelner Betriebe und kann im Rahmen dieses Gutachtens nicht erschöpfend thematisiert werden.

Abb. 79 Gewerbestandorte gem. Flächenkataster der Hansestadt Rostock (2016)



Quelle: Hansestadt Rostock, 2016

### 7.1.32 Beurteilung der Gewerbestandorte unter gemeindefinanzieller Sicht

Ergänzend zu den vorgenannten Empfehlungen, bietet es sich an, einzelne Gewerbestandorte auch unter dem Gesichtspunkt ihres Beitrags zur Finanzkraft der Hansestadt Rostock zu bewerten.

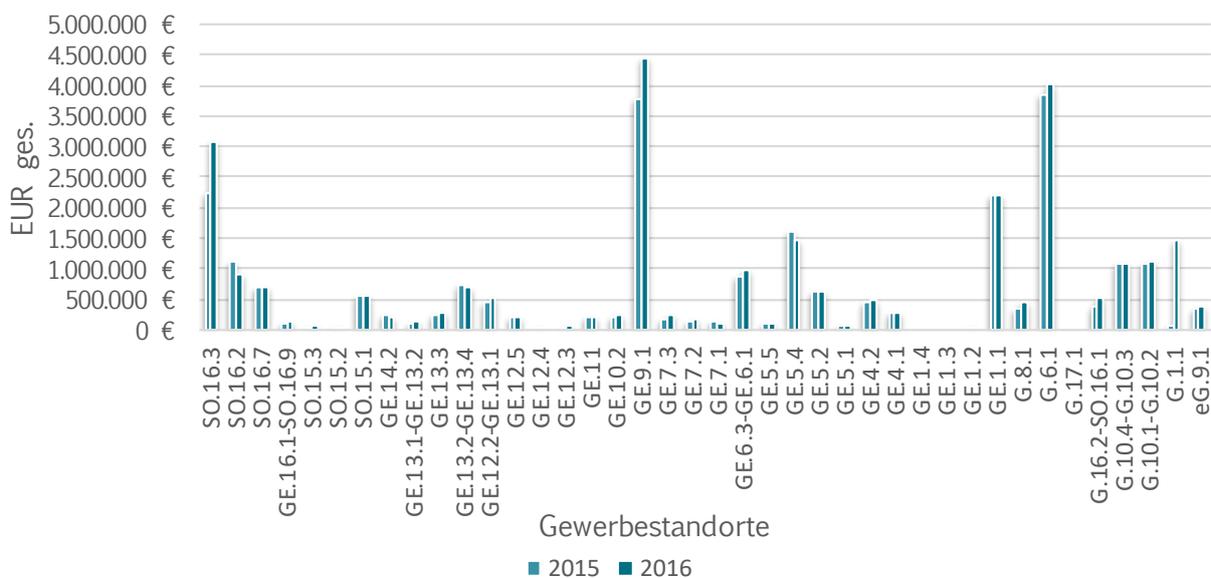
Hierzu wurden vom Finanzverwaltungsamt der Stadt alle gewerbsteuerpflichtigen Betriebe innerhalb der benannten Gewerbestandorte erfasst und die festgesetzten Gewerbesteuervorauszahlungen<sup>280</sup> gem. § 19 GewStG der beiden Jahre 2015 und 2016 summiert.<sup>281</sup>

<sup>280</sup> Gem. § 19 Abs. 2 GewStG beträgt jede Vorauszahlung grundsätzlich ein Viertel der Steuer, die sich bei der letzten Veranlagung ergeben hat. Die Gemeinde setzt die Vorauszahlungen durch Bescheid fest. Die Jahressumme der Festsetzung kann von der realen Jahressteuerschuld mehr oder weniger stark abweichen.

<sup>281</sup> Bei der Darstellung muss bedacht werden, dass die Gewerbesteuer auch der Zerlegung unterliegt (Zerlegung des Gewerbesteuermessbetrags). Besitzt ein gewerbsteuerpflichtiges Unternehmen Betriebsstätten in mehreren Gemeinden (dies ist bei größeren Unternehmen regelmäßig der Fall), dann wird dessen Gewerbeertrag nach der Lohnsumme der Arbeitnehmer in den einzelnen Betrieben verteilt (es gibt Branchen bezogene Ausnahmen). Als Betriebsstätte gilt dabei jede feste Geschäftseinrichtung oder Anlage, die der Tätigkeit eines Unternehmens dient.

Anhand der räumlichen Verteilung der Gewerbesteuervorauszahlungen lässt sich leicht erkennen, dass die Standorte GE.9.1 (Nobelstraße; Kap. 7.1.26), G.6.1 (RFH mit MAB-Kai; Kap. 7.1.16), SO.16.3 (südlicher Teil des Rostocker Überseehafens<sup>282</sup>) und GE.1.1 (Technologiezentrum Warnemünde (TZW) mit Technologiepark; Kap. 7.1.12<sup>283</sup>) zu den umsatzstärksten Wirtschaftsstandorten im Stadtgebiet zählen. Des Weiteren sind die Standorte GE.5.4 (Schutow EH; Kap. 7.1.23) und – im Jahr 2016<sup>284</sup> – G.1.1 (Werft Groß Klein) zu nennen.

Abb. 80 Höhe Gewerbesteuer-Vorauszahlungen insgesamt (2015/16)



Quelle: Finanzverwaltungsamt Hansestadt Rostock, 2017  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Da die Summe der festgesetzten Gewerbesteuervorauszahlungen stark von der Größe eines Gewerbestandortes bzw. auch von der Anzahl der dort ansässigen – steuerpflichtigen – Betriebe abhängt, wurde weiterhin eine Umrechnung der Festsetzungen im Jahr 2016 auf die Zahl der relevanten Betriebsstätten vorgenommen (vgl. Abb. 81 und Abb. 82).

Die dabei resultierenden deutlichen Abweichungen vom vorherigen Ergebnis sind dadurch begründet, dass die relative Betrachtung die finanzielle Bedeutung einzelner Betriebe in den Mittelpunkt rückt. So ist etwa zu erkennen, dass am kombinierten Standort G.10.4 und G.10.3 (Bramow Süd und Schlachthof; vgl. Kap. 7.1.17) im Durchschnitt relativ gewerbesteuerstarke Betriebe sitzen, ebenso am Standort G.1.1 (Groß Klein), der sich v.a. zwischen 2015 und 2016 sehr positiv entwickelte, sowie am Gewerbestandort GE.9.1. Auch der Gewerbestandort GE.5.4 (Schutow EH) zählt in relativer Betrachtung zu den stärksten Gewerbestandorten der Hansestadt Rostock.

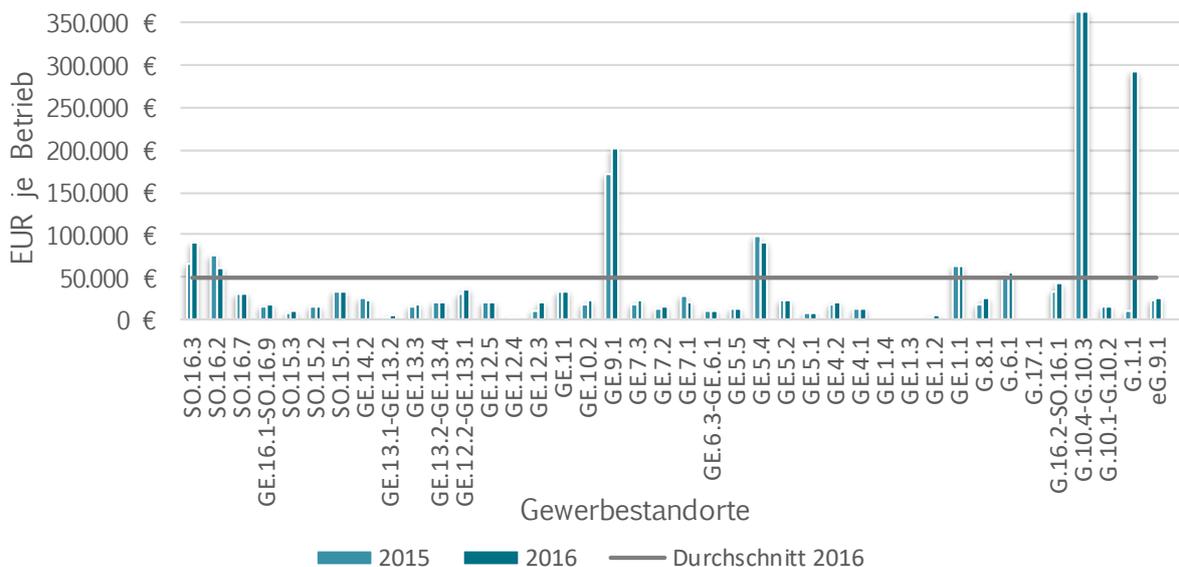
Die anzurechnende Lohnsumme wird dabei auf 50.000 EUR je Arbeitnehmer begrenzt. Dies hat zur Folge, dass eine Gemeinde auch dann am Gesamtertrag eines Unternehmens partizipieren kann, wenn der neue Betrieb (noch) keinen Ertrag erzielt.

<sup>282</sup> Dieser Standort wird in der Untersuchung aus den genannten Gründen nicht weiter vertieft.

<sup>283</sup> Diesbezüglich liegt vmtl. eine Fehlzuordnung vor, da der Technologiepark Warnemünde im Wesentlichen durch SO.1.12 und teilweise SO.1.10 abgedeckt ist, wohingegen GE.1.1 lediglich den Standort Wiesenstraße umfasst.

<sup>284</sup> Der starke Anstieg zwischen 2015 und 2016 geht mit der Übernahme der Werft durch einen neuen Investor sowie der damit verbundenen steuerrechtlichen Wirkungen einher.

Abb. 81 Durchschn. Gewerbesteuer-Vorauszahlungen je Betrieb (2015/16)



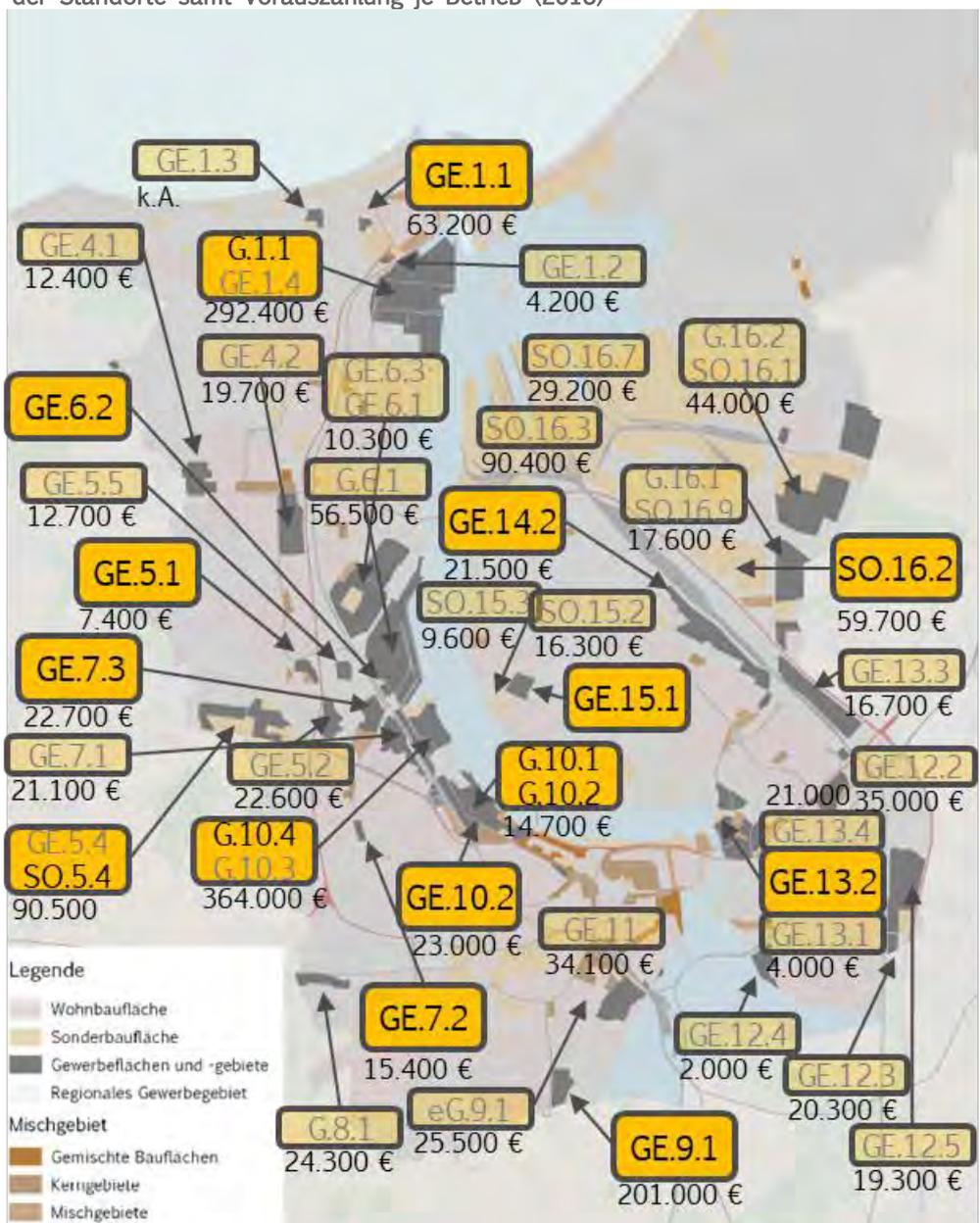
Quelle: Finanzverwaltungsamt Hansestadt Rostock, 2017  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Wenngleich ein Rückschluss vom Steueraufkommen auf die Bedeutung eines Wirtschaftsstandortes sicherlich nicht allein auf dieser Grundlage gezogen werden sollte, so lässt sich aus diesen Ergebnissen dennoch erkennen, dass manche Standorte sowohl hinsichtlich des auf ihrem Gebiet erwirtschafteten Umsatzes insgesamt als auch relativ (Umsatz je Betrieb) von herausragender Bedeutung sind. Es geht also einerseits um eine wirtschaftliche Relevanz mancher Standorte allein aufgrund ihrer Größe. Andererseits ist zu erkennen, dass manche Unternehmen, unabhängig von der konkreten Standortwahl, enorm wirtschaftsstarke sind, sodass sich auch kleinere Gewerbestandorte im Blick bleiben und gesichert werden müssen.

An dieser Feststellung sollten sich aus gemeindefinanzieller Sicht die Maßnahmen zur Standortsicherung und weitere Diskussionen zu Flächenerweiterungen orientieren (siehe dazu auch nachfolgendes Kap. 7.2). Schließlich sichern und schaffen die ansässigen Unternehmen nicht nur Arbeitsplätze für die Region, sondern sind auch unabdingbar für die Finanzierung der städtischen Dienstleistungen und der kommunalen Infrastruktur. Das Steueraufkommen der Stadt wird wesentlich von der Gewerbesteuer getragen (53,8%)<sup>285</sup> (die Einkommensteueranteile decken den kommunalen Haushalt zu 28,3 Prozent). Der Erhalt der Wirtschaftskraft der Stadt stellt einen entscheidenden Baustein für die Daseinsvorsorge dar. Insofern ist es auch unter fiskalischen Aspekten im unmittelbaren Interesse der Hansestadt Rostock, die Entwicklung von Unternehmen durch eine angepasste Standortpolitik zu unterstützen.

<sup>285</sup> Hierbei werden die Netto-Gewerbesteuereinnahmen (Istaufkommen der Gewerbesteuer, abzüglich der Gewerbesteuerumlage) zugrunde gelegt. Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Steuerdaten, entnommen aus [www.haushaltssteuerung.de](http://www.haushaltssteuerung.de) (Zugriff am 21.11.2017)

Abb. 82 Lage der Standorte samt Vorauszahlung je Betrieb (2016)



Anmerkung: Die dunkel-orange dargestellten Flächen-Nummern sind identisch mit den von der HRO veräußerten Grundstücken in Kap. 5.3.2 (Abb. 31)

Quelle: Finanzverwaltungsamt Hansestadt Rostock, 2017

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

### 7.1.33 Zwischenfazit

Wie in Kap. 6 dargestellt, lässt sich der bis zum Zieljahr 2035 zu erwartende Bedarf an gewerblichen Bauflächen (126,8 ha, netto) allein durch die Aktivierung der in diesem Kapitel dargestellten Flächenpotenziale im Bestand (90,5 ha, netto) nicht ansatzweise decken.

Dabei stellt sich diese Situation auch aus gemeindefinanzieller Sicht als zunehmend relevante Entwicklungsbremse für die Stadt dar, da sowohl Arbeitsplätze als auch die Finanzierung ureigenster kommunaler Aufgaben betroffen sind. Der Erhalt der Wirtschaftskraft ist ganz wesentlich für die Daseinsvorsorge. Anhand einer nach Standorttypen ausdifferenzierten Bilanzierung konnte gezeigt werden, dass ein eklatanter Mangel an geeigneten Standorten im Stadtgebiet vorliegt, wobei zu

bedenken ist, dass sich die Flächenpotenziale der verschiedenen Standorttypen i.d.R. nicht einfach untereinander „tauschen“ lassen, also ein rechnerischer Flächenüberschuss eines Standorttyps (dies betrifft das „verkehrsintensive Gewerbe“) faktisch keinen Beitrag zum Ausgleich von Defiziten anderer Standorttypen leisten kann. Denn zu unterschiedlich sind die Standortfaktoren innerhalb der einzelnen Typologien. Folglich muss mit einem **realistischen Flächenbedarf über 46,3 ha (netto) bzw. rd. 60 ha Bruttofläche** gerechnet werden.

Doch auch dahingehend sind weitere Besonderheiten zu beachten, die beispielsweise auch die realen Baulandkosten für den Gewerbebetrieb betreffen. In nicht wenigen Fällen sind im Vorfeld einer Aktivierung der Potenzialflächen im Bestand noch umfassende Erschließungsmaßnahmen erforderlich (z.B. Brinckmansdorf, GE.12.5). In der Vergangenheit praktizierte man in Rostock vielfach ein Modell, bei dem die Erschließung (oder auch die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen, wie etwa die Errichtung von Schallschutzwänden) i.d.R. dem privaten Investor per städtebaulichem Vertrag überlassen wurde. Die Praxis, die private Seite auf entsprechender Grundlage zur Erschließung auf eigene Rechnung zu verpflichten, ist durchaus gängig und generell auch sinnvoll. Insbesondere bei großen Potenzialflächen sollte sie jedoch teilweise überdacht werden, denn auch ein im ungünstigsten Fall hierdurch resultierender, nicht marktgerechter Grundstückspreis für den einzelnen ansiedlungswilligen Betrieb, stellt in einem Wettbewerbsumfeld einen Angebotsmangel am Gewerbeflächenmarkt dar. So wird die Stadt oder die jeweilige kommunale Gesellschaft dort, wo sich ein solcher Erschließungs- und Städtebaulicher Vertrag gem. § 11 BauGB bei ansonsten geeigneter Ausgangslage nicht umsetzen lässt, bisweilen in Vorleistung gehen müssen. Insbesondere sollte dies dem Ziel dienen, über begünstigte Ansiedlungsbedingungen auch für kleinere, weniger finanzstarke Unternehmen sowohl den Wirtschafts- als auch den Lebensstandort Rostock attraktiv zu gestalten.

Nachfolgend werden sowohl die im FNP dargestellten **Gewerblichen Entwicklungsflächen** (Kap. 7.2) als auch weitere **Suchräume** (Kap. 7.3) ausführlich dargestellt und hinsichtlich ihrer Eignung zur Deckung des erwarteten Flächendefizits bewertet.

## 7.2 Gewerbliche Entwicklungsflächen

Unter Berücksichtigung der nur eingeschränkten Verfügbarkeiten und deutlich begrenzter Marktgängigkeit zahlreicher Grundstücke, werden vom hypothetischen Flächenpotenzial im Bestand weitaus geringere Anteile verfügbar sein, als es der erste Blick auf die Flächenkartierung nahelegen würde.

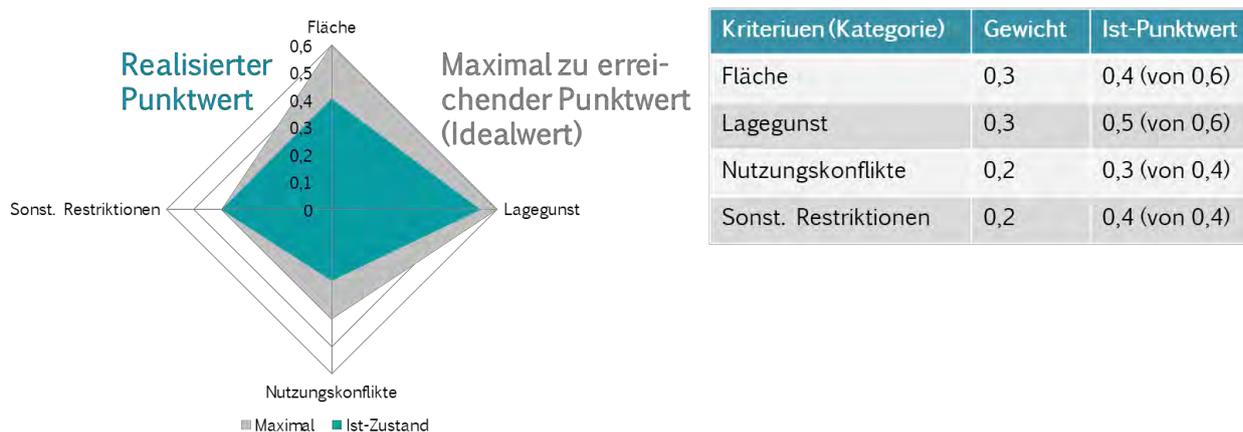
Die Flächenbilanz (vgl. Kap. 6) macht vielmehr deutlich, dass allein die Potenzialflächen im Bestand bis zum Zieljahr 2035 nicht ansatzweise eine Deckung des erwarteten Gewerbeflächenbedarfs ermöglichen werden und zur Vermeidung des prognostizierten Flächendefizites weitere Flächenentwicklungen zwingend erforderlich sind.

Dem Prinzip der vorbereitenden Bauleitplanung folgend, sollen hierzu in erster Linie die im Flächennutzungsplan (FNP) bereits dargestellten, aber bislang bauleitplanerisch nicht verbindlich gesicherten Gewerblichen Entwicklungsflächen (FNP-Potenzialflächen) herangezogen und entsprechend ihrer Eignung bewertet werden, bevor schließlich über gänzlich neue Entwicklungen diskutiert wird.

Als „Gewerbliche Entwicklungsfläche“ wird, wie in Kap. 4.1 dargestellt, jede im geltenden FNP dargestellte „gewerbliche Baufläche“ oder „Sonderbaufläche“ mit eindeutig gewerblich relevanter Zweckbestimmung erfasst (vgl. § 1 Abs. 1 BauNVO und insbes. Kap. 3.2.2), auf der sich das Baurecht aktuell weder aus Anwendung des § 30 BauGB (B-Plan), noch nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben im Zusammenhang bebauter Ortsteile) ergibt. In der Regel handelt es sich also um typische Außenbereichsflächen gem. § 35 BauGB. Hiervon zu unterscheiden sind weiterhin die Suchräume, auf die im anschließenden Kapitel 7.3 einzugehen sein wird.

Nachfolgend werden die Gewerblichen Entwicklungsflächen unter Zugrundelegung einer **Nutzwertanalyse (NWA)**<sup>286</sup> eingeschätzt. Die Nutzwertanalyse basiert auf einem Kriterienkatalog, der in vier Kategorien (Fläche/ Lagegunst/ Nutzungskonflikte/ Sonstige Restriktionen) unterteilt ist, welche wiederum einzelne Merkmale umfassen.

Abb. 83 Bewertungs-Schema Gewerbliche Entwicklungsflächen und Suchräume



Anmerkung: Die Gewichtung wurde wie in der Abbildung ersichtlich vorgenommen, indem den Kriterien „Fläche“ und „Lagegunst“ mit jeweils 30% eine höhere Bedeutung beigemessen wird als den Nutzungskonflikten und Restriktionen.

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>286</sup> Die Nutzwertanalyse (NWA, auch: Punktwertverfahren) ist eine Methodik, die die Entscheidungsfindung bei komplexen Problemen rational unterstützen soll. Hierüber wird eine direkte Vergleichbarkeit einzelner Alternativen ermöglicht. Allerdings muss dabei auch berücksichtigt werden, dass z.B. mehrere Entscheidungsträger unterschiedliche Präferenzen haben können, sodass die Entscheidung für oder gegen einen Standort nicht allein von diesen objektivierten Ergebnissen abhängig gemacht werden kann und sollte.

Hierbei werden solche Merkmale gewählt, deren Ausprägung sich möglichst objektiv bewerten lässt (z.B. Distanz zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle, Erreichbarkeit durch ÖPNV; Abstand zu immissionsempfindlichen Nutzungen; Konflikte mit Schutzgebieten nach BNatSchG etc.).<sup>287 288</sup> Das Bewertungsergebnis wird nachfolgend in Form einer Netzgrafik für jede Entwicklungsfläche dargestellt (vgl. Abb. 83).

Auf der Netzgrafik wird das Gesamtergebnis auf den vier Achsen des Koordinatensystems dargestellt. Das hinterlegte graue Trapez zeigt die maximal erreichbare Punktzahl an, also den günstigsten Zustand, den eine Flächenbewertung erreichen kann. Das darüber liegende, farbige Trapez verdeutlicht, inwieweit der jeweilige Standort diese Maximalpunktzahl erreicht. In der Abbildung erreicht die betrachtete Entwicklungsfläche im Kriterium „Fläche“ bspw. 0,4 von maximal erreichbaren 0,6 Punkten, im Kriterium „Lagegunst“ 0,5 von 0,6 Punkten etc.

Ob sich die Entwicklung einer Fläche aus rein objektiver Sicht anbietet, kann grundsätzlich anhand der Gesamtpunktzahl (Summe der Ist-Punktwerte) abgeleitet werden, wobei jedoch auf einige Besonderheiten hinzuweisen ist, die wiederum einschränkend wirken: Die Nutzwertanalyse ist für die hiesige Betrachtung v.a. deshalb von Nutzen, weil die bewerteten Gewerblichen Entwicklungsflächen – im Unterschied zu den besser einschätzbaren Innenentwicklungspotenzialen – in diesem frühen Stadium der bloßen Darstellung im FNP nicht erkennen lassen, wie die einzelnen Grundstücke später einmal gestaltet sein werden (z.B. Parzellierung, Lage im Gebiet, Erschließungsmerkmale, Nutzerstruktur im Umfeld). Sie stellt demnach eine praktikable Lösung zur groben Einschätzung einer unbekannteren Zukunft anhand einiger wichtiger Kriterien dar. Trotz der Vorteile, die sich durch die Nutzwertanalyse ergeben, muss bei ihrer Anwendung ebenfalls bedacht werden, dass jegliche Bewertung von Flächen bzw. Kriterien einen möglichst homogenen Entscheidungsträger voraussetzt. Allerdings wird bspw. nicht jeder potenzielle Investor die „Autobahnnähe“ gleich hoch bewerten und möglicherweise andere Lagequalitäten gegenüber der Erreichbarkeit des Fernverkehrs bevorzugen.

Ebenso darf nicht vernachlässigt werden, dass eine aus objektiver Sicht gut geeignete Fläche erst dann auch real entwickelt werden kann, wenn sie denn verfügbar ist und die zur Herstellung notwendigen Aufwendungen im günstigen Verhältnis zu den daraus erwarteten Vorteilen stehen. Diese Erwartungen wiederum können bei den jeweiligen Akteuren sehr unterschiedlich sein. Aus den genannten Gründen ist es sinnvoll und angebracht, ergänzend zur NWA auch eine **qualitative Bewertung** der Gewerblichen Entwicklungsflächen vorzunehmen, um zu einem Gesamtergebnis zu gelangen.

Dem Erhebungsraster entsprechend, werden nachfolgend die von der Stadt Rostock angezeigten Gewerblichen Entwicklungsflächen (2.1, 2.2, 2.3 etc.) sowie ein weiterer Standort bewertet, der ergänzend dazu von der cima erfasst und anschließend mit der Stadt abgestimmt wurde (Standort A.4). Sämtliche erfassten und bewerteten Entwicklungsflächen sind in der nachstehenden Abbildung (Abb. 84) im Stadtgebiet verortet. Bei der Lage „Groter Pohl“ handelt es sich streng genommen nur zum Teil um eine Gewerbliche Entwicklungsfläche. Allerdings weisen aktuelle Planungen in eine Richtung, die eine solche Klassifizierung erfordert.<sup>289</sup>

Zur Umrechnung der grundsätzlich als Bruttofläche erfassten Gewerblichen Entwicklungsflächen auf das mögliche **Nettoflächenpotenzial**, das für die zweite Bilanzierung erforderlich ist, wird ein pauschaler **Abschlag über 30 Prozent vom Flächenumfang** vorgenommen. Dieser Anteil berücksichtigt die zur öffentlichen Erschließung erforderlichen Verkehrswege, Grünflächen, Gemeinbedarfsflächen und auch Ausgleichsflächen.

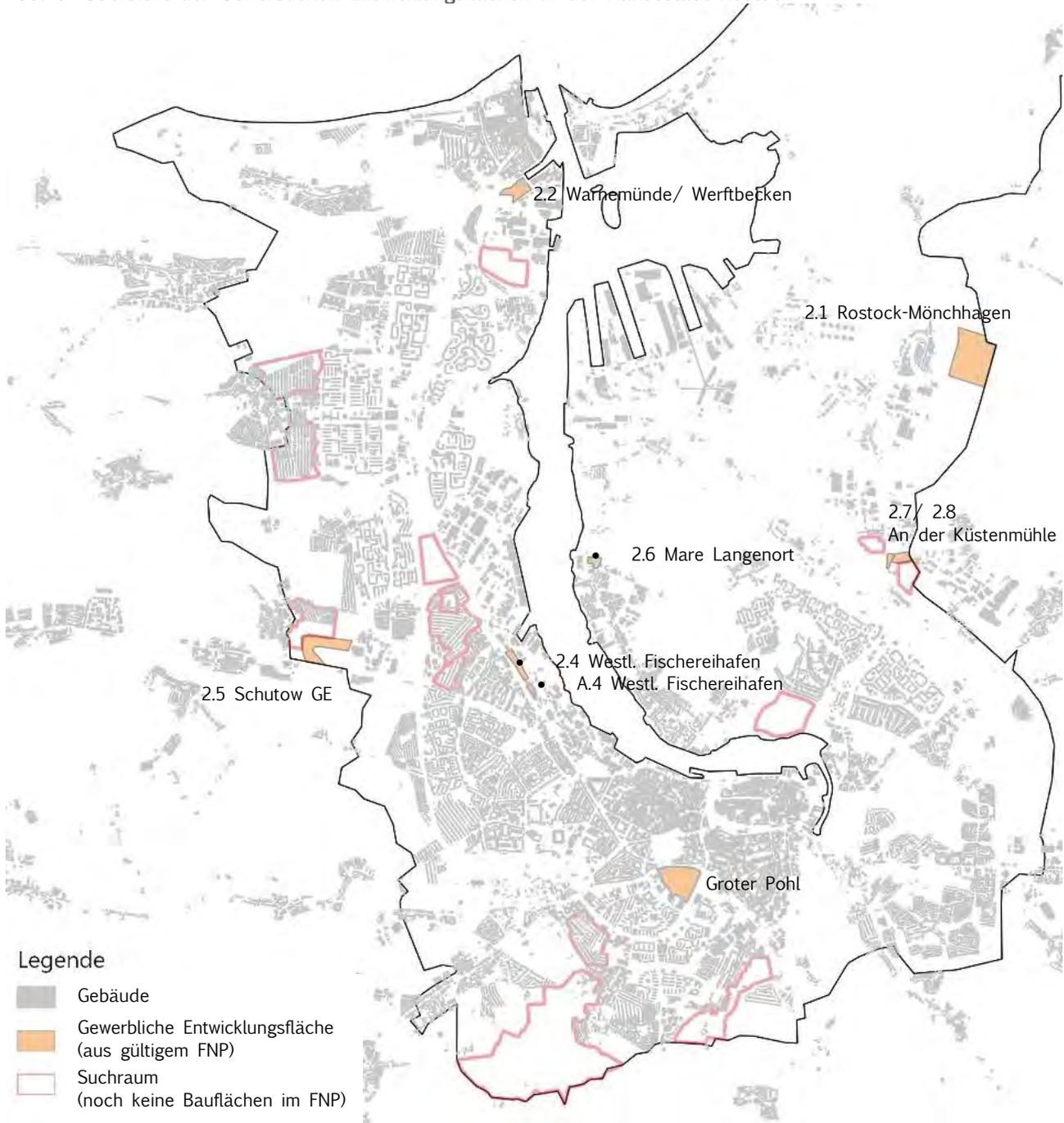
<sup>287</sup> „Im Flächennutzungsplan ist für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen.“ (§ 5 Abs. 1 BauGB).

Da nicht in jedem Einzelfall eingeschätzt werden kann, ob eine Nutzung möglicherweise nach § 34 BauGB zulässig wäre, werden nachfolgend auch diejenigen Flächen als Gewerbliche Entwicklungsfläche behandelt, bei denen die Verhältnisse bislang nicht eindeutig geklärt sind. Eine Baugenehmigung erfolgt einzelfallabhängig und kann in dieser Untersuchung nicht immer antizipiert werden.

<sup>288</sup> Die hierfür verwendete Bewertungsmatrix kann dem Anhang entnommen werden.

<sup>289</sup> So ist der äußere nördliche und nordöstliche Randbereich im FNP als SO Wiss dargestellt und verdeutlicht damit die Entwicklungsrichtung.

Abb. 84 Übersicht der Gewerblichen Entwicklungsflächen in der Hansestadt Rostock



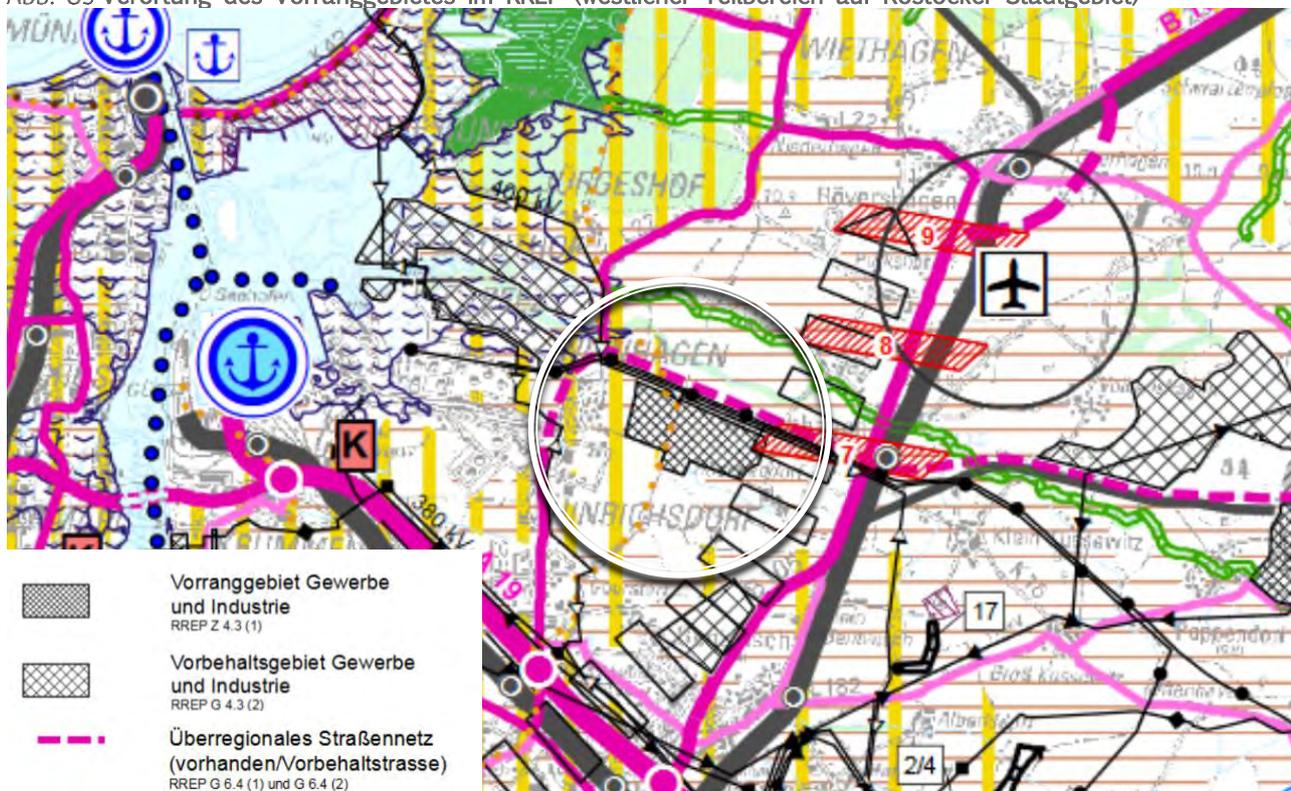
Kartengrundlage: Hansestadt Rostock; OpenStreetMap Mitwirkende, 2018

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

## 7.2.1 2.1 Großgewerbestandort Rostock-Mönchhagen

Die im Ortsteil Nienhagen, unmittelbar an der Nachbargemeinde Mönchhagen gelegene Fläche 2.1 (Standort eG.16.3) ist für die weitere gewerbliche Entwicklung der Hansestadt Rostock von besonderem Interesse. Denn der sich über das Gemeindegebiet von Rostock und der Nachbargemeinde Mönchhagen erstreckende Standort weist aufgrund der Lage zum Seehafen Rostock und der Gesamtgröße der in den F-Plänen dargestellten Fläche ein landesweit bedeutsames Entwicklungspotenzial als interkommunaler Gewerbestandort auf. Dementsprechend ist diese Gewerbliche Entwicklungsfläche im aktuellen RREP auch als eines (von insgesamt drei) Vorranggebieten für Gewerbe und Industrie dargestellt und dient gemäß Ziffer 3.1.2 des RREP vorrangig zur Konzentration flächenintensiver Gewerbe- und Industrieansiedlungen im Stadt-Umland-Raum Rostock (siehe dazu auch Kap. 7.4.1). Im FNP der Stadt Rostock wird die Entwicklungsfläche dementsprechend auch als Regionales Gewerbegebiet Rostock-Mönchhagen geführt.

Abb. 85 Verortung des Vorranggebietes im RREP (westlicher Teilbereich auf Rostocker Stadtgebiet)



Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock, 2011

Perspektivisch betrachtet soll die Entwicklung dieses Standortes vorrangig zur Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen dienen, wie aus den Zielen der Landesplanung ersichtlich wird. Für Unternehmen, die keinen Kaikantenzugang benötigen, bietet die Lage nördlich der A 19 und unweit des Rostocker Überseehafens (ÜSH) auch grundsätzlich gute Voraussetzungen, die denen des südlich angrenzenden GVZ recht ähnlich sind. Dabei wird bereits über entsprechende Abstandsflächen-Darstellungen im FNP die notwendige räumliche Distanz zur Wohnlage Nienhagen berücksichtigt (Vermeidung negativer Emissionswirkungen). Jedoch gestaltet sich eine mögliche Erschließung in dieser Lage im aktuellen Zustand problematisch,<sup>290</sup> sodass im RREP bereits eine Vorbehaltsstrasse (überregionales Straßennetz) vorgesehen ist (vgl. Abb. 85). Hiernach ist eine Nordwestumfahrung des Ortsteils Nienhagen vorgesehen, um schließlich – nach Querung der Max-Grethe-Straße im Norden und der Bahntrasse im Süden

<sup>290</sup> Schließlich würde die äußere Hauptanbindung ohne Anpassung über die Hinrichshäger Straße bzw. die Max-Garthe-Straße erfolgen, die quer durch den Ortsteil Nienhagen verläuft.

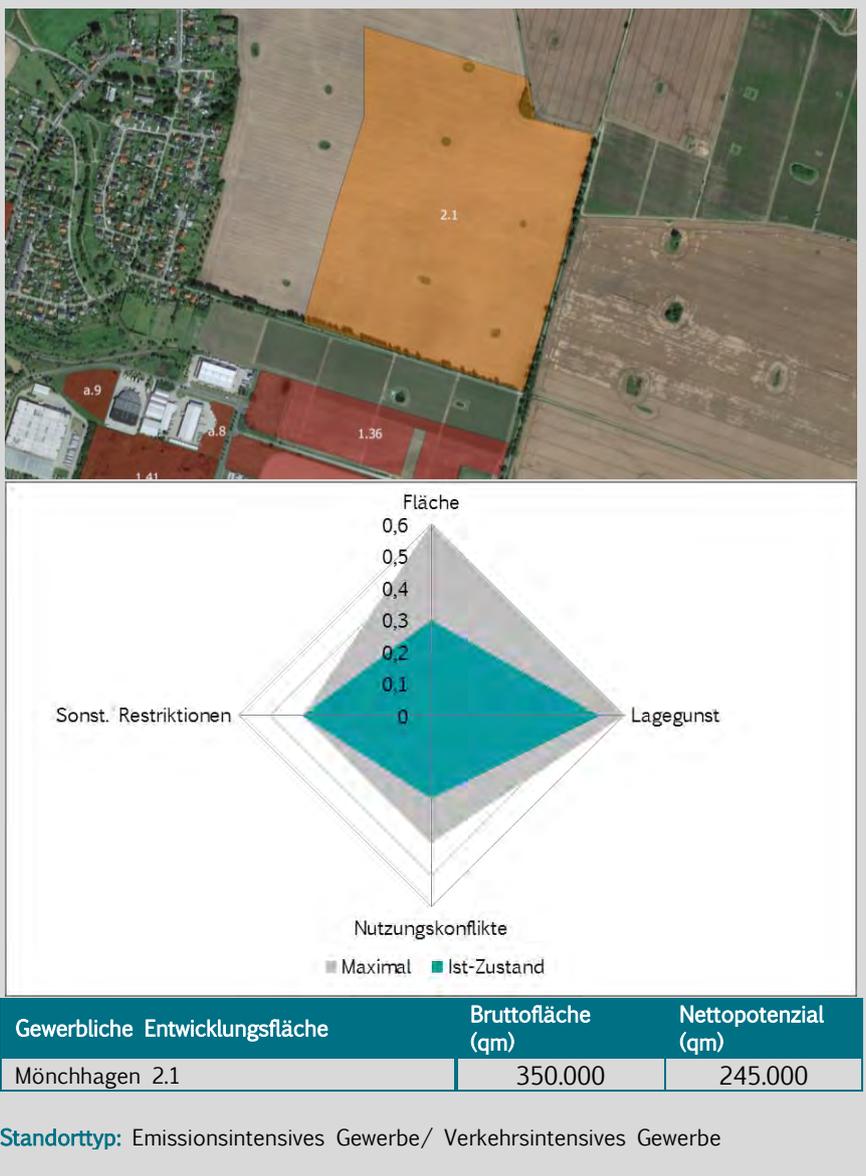
– an die Hinrichshäger Straße anzuschließen. Ohne eine solche Anpassung der Verkehrsinfrastruktur würde dieser Standort nicht entwickelbar sein.

Die aktuelle Situation dieses Standortes ist aus unterschiedlicher Perspektive zu beurteilen: Während der auf Rostocker Stadtgebiet gelegene Abschnitt zumindest im südlichen Teil Ansätze eines siedlungsräumlichen Zusammenhangs – mit dem Güterverkehrszentrum (vgl. Kap. 7.1.9) – aufweisen würde, wenn man von einer Umsetzung des KLV-Terminals absähe, so erstreckt sich der östlich angrenzende Mönchhagener Teil dieses Standortes in gleicher Nord-Süd-Ausdehnung in einen Bereich hinein, der von landwirtschaftlichen Nutzflächen umgeben wäre.

In der Gesamtbewertung der NWA erreicht dieser Standort die gesetzte Zielmarke von 65% nicht, kann jedoch unter einigen Voraussetzungen und in Anbetracht der planungsrechtlichen Ausgangslage dennoch empfohlen werden.

Insbesondere würde durch eine Entwicklung (einschließlich der erforderlichen Erschließungsmaßnahmen) die Stärkung des landesweit bedeutsamen Güterverkehrszentrums sowie indirekt auch des Hafenvorgeländes Ost bezweckt. Allerdings erfordert die zielgerichtete Umsetzung und erfolgreiche Vermarktung dieses Standortes zwingenderweise eine Realisierung der Umgehungsstraße (Vorbehaltstrasse) und sollte im zeitlichen Ablauf auch zusammen mit dem auf Mönchhagener Gebiet gelegenen Teil entwickelt werden, um die notwendige Planungssicherheit zu schaffen. Auf verkehrlicher Seite sollte weiterhin die Nutzung der nördlichen Max-Garthe-Straße/ Hinrichshäger Straße durch den Geschäftsverkehr mittels verkehrsrechtlicher Regelungen unterbunden werden. Vor allem aber wird ein Verzicht auf die Realisierung eines weiteren KLV-Terminals als sinnvoll erachtet, um den räumlichen Zusammenhang zum Bestandsgebiet herzustellen und die zügige Vermarktung nicht durch eine unnötige räumliche Barriere zu erschweren. Dabei muss zugleich bedacht werden, dass auch Abstandsflächen (Grünflächen) eine deutliche Barriere-Wirkung erzeugen, der man mit der Schaffung und Gestaltung von Wegeverbindungen begegnen sollte. **Rechnerisch fließt der Standort nicht in die Flächenbilanz (s. Kap. 7.2.8) ein, da eine Entwicklung nur zusammen mit der Umlandgemeinde möglich ist und Teile des Standortes zur weiteren Standortentwicklung des Überseehafens (ÜSH) vorgesehen sind.**

Abb. 86 Fläche 2.1



Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

## 7.2.2 2.2 Warnemünde/ Werftbecken

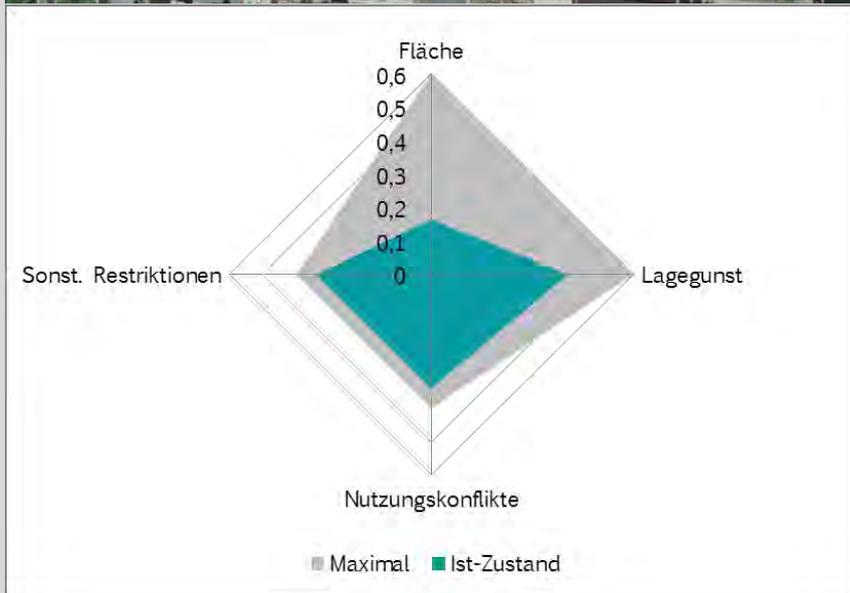
Die Entwicklungsfläche 2.2 im Gewerbegebiet Warnemünde/ Werftbecken (G.1.1) erstreckt sich südlich der Werftallee und grenzt fast bis an das alte Werftbecken an. Es besteht ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Werftgelände der MV Werften. Weiter südlich erstreckt sich die Neptunwerft. Der Standort ist also eindeutig durch maritime Großindustrie geprägt.

Beide Werften setzen aktuell umfangreiche Investitionsprogramme um, die sich auch auf die hiesige Fläche (mitsamt der alten Verwaltungsgebäude) auswirken werden. Ermöglicht wurde diese Entwicklung wesentlich durch die Übernahme der Nordic-Werft durch den Genting-Konzern (2016), wodurch auch neue Verwertungsabsichten des Grundstücks offenkundig wurden.

Der wichtigste Zubringer zum Standort ist die Straße An der Stadtautobahn (B 103), die über die Karl-F.-Kerner-Straße erreichbar wird. Hierzu ist allerdings eine Überquerung der S-Bahn-Linien erforderlich, sodass die Fläche im nördlichen Bereich nur relativ umständlich erreicht werden kann. Von südlicher Richtung erfolgt die Anbindung über die B 105 mit Abfahrt auf den Groß Kleiner Damm und östlicher Umfahrung der Großwohnsiedlung (Plattenbau mit insgesamt 8.200 Wohnungen).

Die wichtigste Entwicklung am Standort ergibt sich durch die Planungen der MV Werften zum Bau einer neuen Laser-Panelschweißlinie sowie einer neuen Sektionslinie. Hierdurch wird aktuell der südlich von der Entwicklungsfläche gelegene Bereich umgestaltet. Die Hansestadt Rostock hat zuletzt Flächen im Umfang von rd. 13,4 ha um das Werftbecken herum erworben, um die Entwicklung aktiv zu gestalten. Baurecht besteht bislang allerdings nicht, sodass die Aufstellung eines Bebauungsplans für diese Fläche zwingend erforderlich wird. Da die Planungen zur weiteren Entwicklung des Areals, insbesondere auch des südlichen Abschnitts, nicht bekannt sind (in Abb. 88 das Gebäudeensemble im unteren rechten Bildrand und darüber hinaus), ist eine gutachterliche Einschätzung der Lage jedoch schwierig. Es ist davon auszugehen,

Abb. 87 Fläche 2.2



Gewerbliche Entwicklungsfläche	Bruttofläche (qm)	Nettopotenzial (qm)
Groß Klein/ Werftbecken 2.2	74.865	52.406

**Standorttyp:** Emissionsintensives Gewerbe

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

dass sich die weitere bauliche Entwicklung bzw. Nutzung an den bestehenden Verwaltungsgebäuden orientieren wird. Dabei stehen aller Voraussicht nach Zwecke der Kreuzfahrtnutzung im Mittelpunkt, wie etwa zusätzliche Abwicklungskapazitäten im Zusammenhang mit der Erweiterung des Anlageplatzes.

Abb. 88 Rostocker Standort der MV Werften (Entwicklungsfläche 2.2 im Bild rechts unten beginnend)



Quelle: Website MV Werften ([www.mv-werften.com/de/rostock/](http://www.mv-werften.com/de/rostock/))

Wenngleich die Fläche grundsätzlich gute Lageparameter aufweist und auch die Nähe zum Entwicklungsgebiet zwischen Lortzingstraße und Zum Zollamt (Hafenquartier Warnemünde<sup>291</sup>) einen wichtigen Impulsgeber zur höherwertigen Entwicklung darstellt, so ist die Aktivierung des verbleibenden Flächenpotenzials aber mit einigen Herausforderungen behaftet. So sind, in Verbindung mit einer hohen Beeinträchtigung durch Altlastenbestände, u.a. erhebliche Sanierungsmaßnahmen notwendig, um die Potenziale am Standort nutzbar zu machen. Im Rahmen der NWA wird das gewerbliche Potenzial aus heutiger Sicht zwar höher bewertet als am vorgenannten Standort, jedoch werden die Entwicklungsflächen als schwer und nur langfristig verfügbar eingeschätzt. Dennoch hat dieser Standort aufgrund des Branchenbesatzes und der höchst spezifischen Ausstattungsmerkmale eine herausragende Funktion und sollte dementsprechend auch zwingenderweise Bestandteil der weiteren Gewerbeflächenpolitik Rostocks sein. Eine Entwicklung sollte dabei auch die perspektivische Nutzung der angrenzenden Parkflächen an der Werftallee mit einbeziehen. Entwicklungsziele und -varianten des großräumigen Bereichs um das Werftbecken wurden Ende 2017 im Bürgerforum präsentiert (als wahrscheinlich gilt die Variante 3 – Mehrzweckhafen). Eine Gewerbeflächenentwicklung wäre hiernach für den im FNP dargestellten Bereich auch weiterhin anzunehmen. Dabei muss aus gutachterlicher Sicht darauf hingewiesen werden, dass Nutzungen, die den Werftbetrieb einschränken könnten, dabei in jedem Fall zu vermeiden wären. Die Gewährleistung emissionsintensiver Nutzungen sollte an diesem Standort weiterhin sichergestellt werden, wobei sich die hierzu erforderliche Aufstellung eines Bebauungsplans an der konkreten Nachfrage seitens der Werften oder ergänzender Hafenfunktionen orientieren sollte. Längerfristig sollten an diesem Standort auch Fragen der Erschließung geklärt werden. Schließlich wird eine Zuwegung nach Realisierung der Werfterweiterungen wohl ausschließlich von nördlicher Seite her erfolgen. Die aktuelle Verkehrsführung ist aus heutiger Sicht aber suboptimal. Eine direktere Anbindung an die Stadtautobahn könnte den Standort bei weiterer Verdichtung aufwerten.

### 7.2.3 2.4 & A.4 Fischereihafen nördlich der Gleise

Die Fläche 2.4 liegt im Übergangsbereich zwischen Fischereihafen (RFH) und dem Areal des ehemaligen Schlachthofs, östlich angrenzend an die S-Bahn-Linie Richtung Warnemünde Bahnhof. Auf östlicher Seite wird die Entwicklungsfläche begrenzt durch die Straße Am Fischereihafen. Nördlich schließt eine kleine Motorradwerkstatt und weiter südlich ein Nachtclub an.

<sup>291</sup> B-Plan „Ehemaliger Güterbahnhof Warnemünde“

Die Zufahrt erfolgt über die Marieneher Straße im Norden, die durch einen heterogen genutzten Bereich führt, um schließlich auf die Sporthalle des SG Fiko zu treffen. In diesem nördlichen Bereich ist über den S-Bahnhof Marienehe eine ÖPNV-Anbindung bis zum Hauptbahnhof und bis nach Güstrow gegeben, wovon die Entwicklungsfläche grundsätzlich auch profitieren kann.

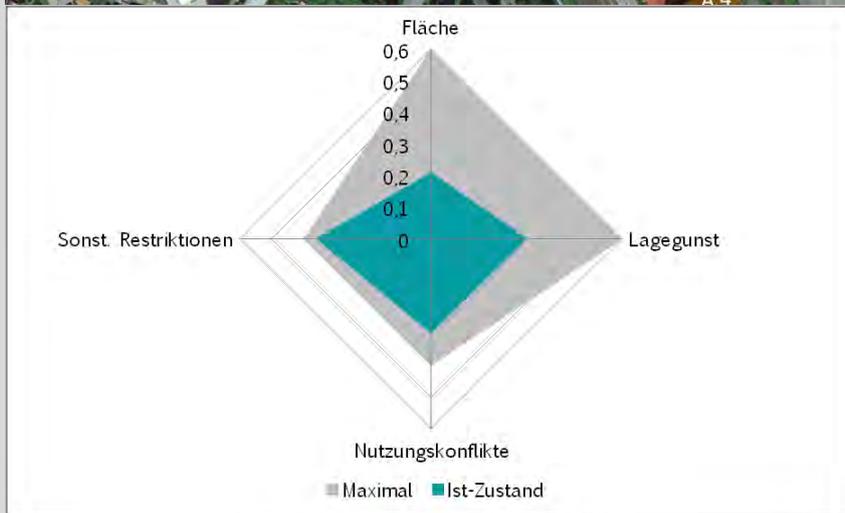
Abb. 89 Fläche 2.4

Um den Standort zu erreichen, muss die Sporthalle über die Marieneher Str. (bzw. Am Bahnhof Bramow) umfahren werden. Die Straße ist in diesem Abschnitt allerdings sehr schmal und wäre ausbaubedürftig, ist also aktuell nicht auf stark frequentierte gewerbliche Nutzungen ausgelegt. Im Falle einer gewerblichen Nutzung wären lediglich Parzellentiefen von maximal 50m möglich. Eine starke Hanglage zur östlichen Straßenseite schränkt die Nutzbarkeit weiter ein.

Die sehr abseitige Lage führte dazu, dass der Standort als Grünfläche entwickelt und nicht im Rahmen von Erweiterungsplänen diskutiert wurde. Eine Folge daraus ist, dass mehrere der östlich gelegenen Grundstücke heute durch Privatpersonen genutzt werden, u.a. für die Haltung von Kleintieren oder für den Obsttanbau.

Gegenüber einer gewerblichen Nutzung ist zu empfehlen, diese Fläche besser in das Radverkehrs- und Grünflächennetz<sup>292</sup> der Stadt zu integrieren. Hierdurch könnten auch Unternutzungen und die Verfestigung von möglichen „Angsträumen“ vermieden werden.

In selbiger Lage, zwischen den Bahngleisen und der Straße Am Bahnhof Bramow, unweit der Entwicklungsfläche 2.4, befindet sich südlich des Nachtclubs ein weiteres augenscheinliches



Gewerbliche Entwicklungsfläche	Bruttofläche (qm)	Nettopotenzial (qm)
Westlich Fischereihafen 2.4	36.635	25.645

Standorttyp: Handwerk und Kleingewerbe

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>292</sup> Im Landschaftsplan der Hansestadt Rostock ist die Fläche als SB (Schutz- und Begleitgrün) dargestellt, jedoch nicht in das offizielle Radwegenetz eingebunden.

Flächenpotenzial, das von der cima ergänzend zum Kataster der Stadt aufgenommen wurde – die Fläche A.4.

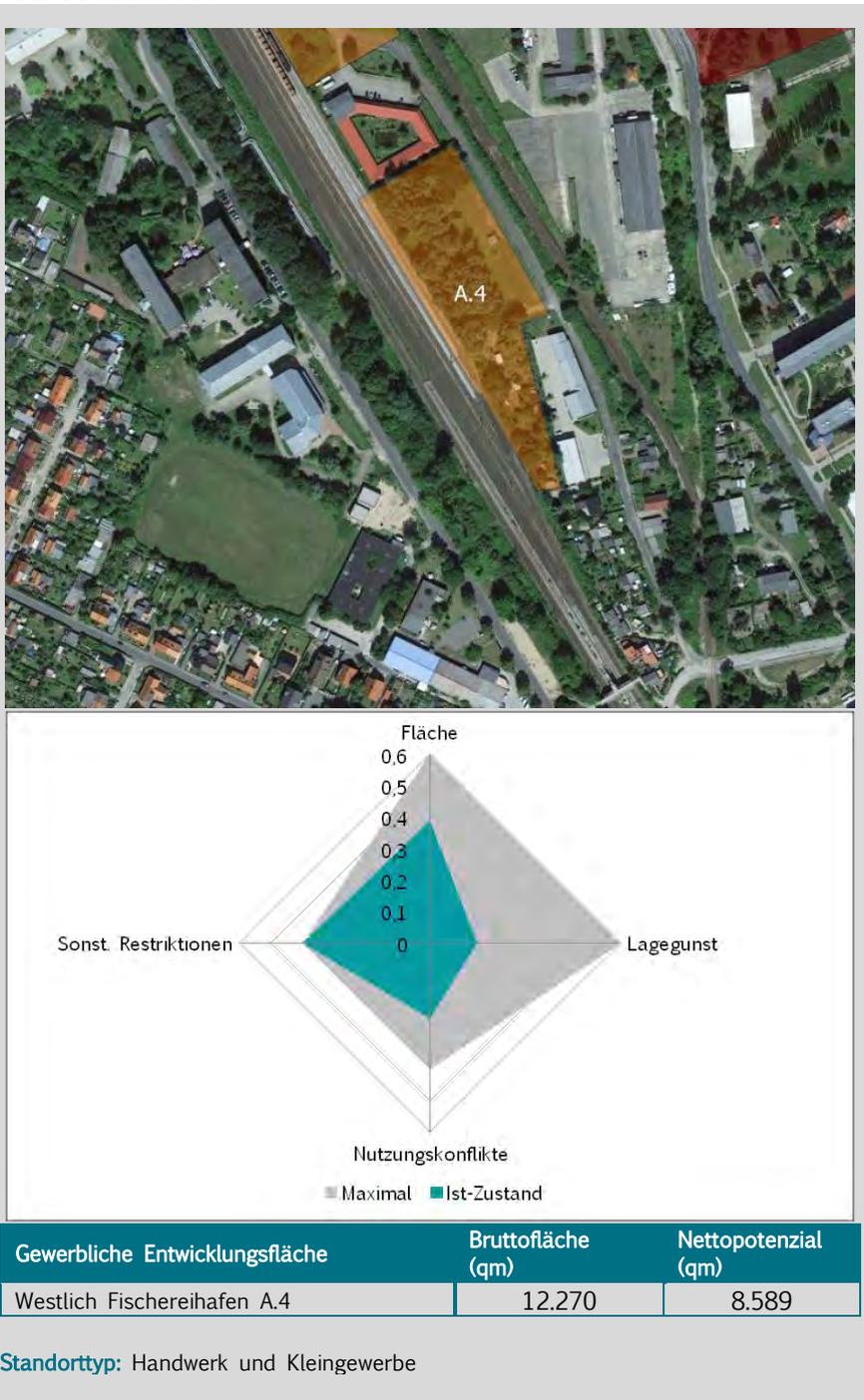
Während die vorgenannte Fläche von Norden über die Marieneher Straße zu erreichen ist, wird diese Lage von südlicher Seite über die Carl-Hop-Straße und Schwarzer Weg angebunden. Gewerbliche Strukturen sind am Standort nur gering ausgeprägt, was v.a. auf die Lage und Erschließung zurückzuführen ist.

Wesentliche Nutzungseinschränkungen ergeben sich etwa durch den Verlauf der Hafenbahn-Linie, als Abzweigung in das Areal des RFH, wodurch – wie auch im vorgenannten Fall – auch an dieser Stelle eine abseitige Lage resultiert. Neben dem bereits 1996 eröffneten Bordell hat sich in dieser Lage faktisch keine private gewerbliche Nutzung ergeben.<sup>293</sup> Dass mögliche Konflikte zu immissionsempfindlichen Nutzungen gering sind, ist kein hinreichendes Qualitätsmerkmal.

Einige wenige Wohnhäuser und eine alte Hallen-/ Lagerfläche, ohne erkennbare städtebauliche Struktur, prägen das Bild. Die verbleibende Fläche, die sich auf einer Gesamtgröße von rd. 0,7 ha erstreckt, lässt sich anhand des Bewertungsrasters (NWA) als kaum aktivierbar einstufen. Vor allem ist die notwendige Qualität der äußeren Anbindung kaum herzustellen, die Grundstückstiefe ist stark begrenzt und die Lage zu abseitig.

Die Stadt als Eigentümerin der Fläche strebt mittel- bis langfristig eine Entwicklung an, die aus gutachterlicher Sicht im günstigsten Falle mit einer größeren städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme einhergehen müsste. Verfolgt man das gewerbliche Entwicklungsziel, so müsste die Barriere-Wirkung

Abb. 90 Fläche A.4



Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>293</sup> Der Standort der Eurawasser Nord GmbH wird hier als öffentlich klassifiziert.

der Bahngleise an mehreren Stellen aufgehoben werden, um eine direktere Verbindung zur Schlachthofstraße herzustellen. Des Weiteren würde es sich sehr anbieten, diese Fläche und die vorgenannten Flächenpotentiale – samt den dazwischen gelegenen Bereichen – einer Gesamtplanung zu unterwerfen und darüber hinaus auch weitere Flächenankäufe anzustreben, um eine notwendige städtebauliche Ordnung und langfristige Werte zu schaffen. Sollte eine solche Neuordnung gelingen, kämen in dieser Lage Nutzer aus dem Bereich Kleingewerbe und Handwerk in Frage, die jedoch keinen hohen Kundenverkehr benötigen. Eine Entwicklungspriorität sollte dieser Standort aus heutiger Sicht nicht haben.

## 7.2.4 2.5 Schutow GE

Das Bestandsgebiet Schutow GE ist ausführlich in Kap. 7.1.23 dargestellt,<sup>294</sup> sodass an dieser Stelle lediglich auf die Gewerbliche Entwicklungsfläche einzugehen ist. Von besonderem Interesse ist dabei zugleich der westlich anschließende Suchraum (siehe Kap. 7.3.7), was die Entwicklungsdynamik der vergangenen Jahre deutlich macht.

Die Entwicklungsfläche 2.5 schließt unmittelbar westlich an das Bestandsgebiet an und erstreckt sich bis an den Rand des Rostocker Stadtgebietes. Der Erweiterung liegt bereits ein Beschluss zur Aufstellung des B-Plans 05.SO.164 „Handels- und Gewerbegebiet Schutow“ zugrunde, der jedoch seit 2010 im Wesentlichen ruht (was die Typisierung als Entwicklungsfläche und nicht als Potenzialfläche rechtfertigt). Der Zuschnitt der Gewerblichen Entwicklungsfläche ergibt sich durch die Planungen zur Westerweiterung der Einzelhandelslage,<sup>295</sup> sodass im aktuellen FNP lediglich ein Randbereich für originär gewerbliche Entwicklungen verbleibt, der in Form eines Bogens das SO EZH (SO.5.2) einfasst und bei einer realisierbaren Tiefe von 100m im Falle einer äußeren Erschließungsschleife ein beidseitiges Anbauen durchaus ermöglichen würde.

Die Lage an der stark befahrenen B 105 im Stadteingang ist hervorragend und verspricht eine hohe Frequenz. Konflikte durch entstehende Immissionen im Umfeld wären dabei voraussichtlich nur gering, wobei ein hohes Kundenaufkommen im SO EZH – je nach realisierter Erschließung – durchaus auch zu Konflikten führen könnte. Grundsätzlich dürfte die Gewerbelage von der Nähe zur bestehenden Versorgungsinfrastruktur allerdings profitieren.

Als gewisses Entwicklungshindernis dürfte jedoch einerseits der aktuelle Wohnungsdruck in Rostock und im näheren Umland sein. So muss längerfristig davon ausgegangen werden, dass die nördlichen Kleingartenanlagen zum Zwecke der Siedlungserweiterung umgewidmet werden, sodass ein weiteres Heranwachsen der Siedlungsfläche von Seiten der Nachbargemeinde Lambrechtshagen zu Nutzungskonflikten um diese begünstigte Lage führen kann. Andererseits ist auch die Erweiterung des Einzelhandelsstandortes weiter zu diskutieren.<sup>296</sup> So wird die höhere Bodenrente für Wohn- und/ oder Einzelhandelsflächen eine gewerbliche Nutzung tendenziell verdrängen, falls keine wesentlichen städtebaulichen oder wirtschaftspolitischen Argumente entgegenstehen.

Aus aktueller Sicht können solche Argumente jedenfalls nicht unmittelbar abgeleitet werden, zumal der bereits existierende große Einzelhandelsstandort keine Prägung als „Gewerbstandort“ aufweist und die Entstehung eines gewissermaßen neuen Gewerbestandes einer Standortneuentwicklung gleichkäme, die i.d.R. schwerfällig ist.

---

<sup>294</sup> Der 2017 erfolgte Aufstellungsbeschluss zur Ergänzung und 3. Änderung des B-Plans Nr. 05.GE.25 „Sonder- und Gewerbegebiet Schutow-Altes Messegelände“, sieht eine nördliche Erweiterung des bereits bestehenden Gebietes samt innerer Neuordnung vor, um v.a. den ansässigen Einzelhandelsbetrieben weitere Entwicklungsflächen bereitzustellen. Ziel des Aufstellungsbeschlusses ist es, ein „überregionales Fachmarktzentrum für großflächigen Einzelhandel und Service in den Bereichen Wohnen und Einrichten (im erweiterten Sinne), zuzüglich des Sortiments Fahrrad zu entwickeln.“ Dementsprechend fällt das gewerbliche Flächenpotenzial im Bestandsgebiet sehr gering aus.

<sup>295</sup> In der aktuellen Diskussion steht u.a. auch die Ansiedlung des Frequenzbringers Decathlon.

<sup>296</sup> Auch der weiter westlich gelegene Ostsee Park (Einkaufszentrum) in Lambrechtshagen trägt zur Profilierung des Einzelhandelschwerpunktes bei und lässt eine gewerbliche Entwicklung in diesem Umfeld fraglich erscheinen.

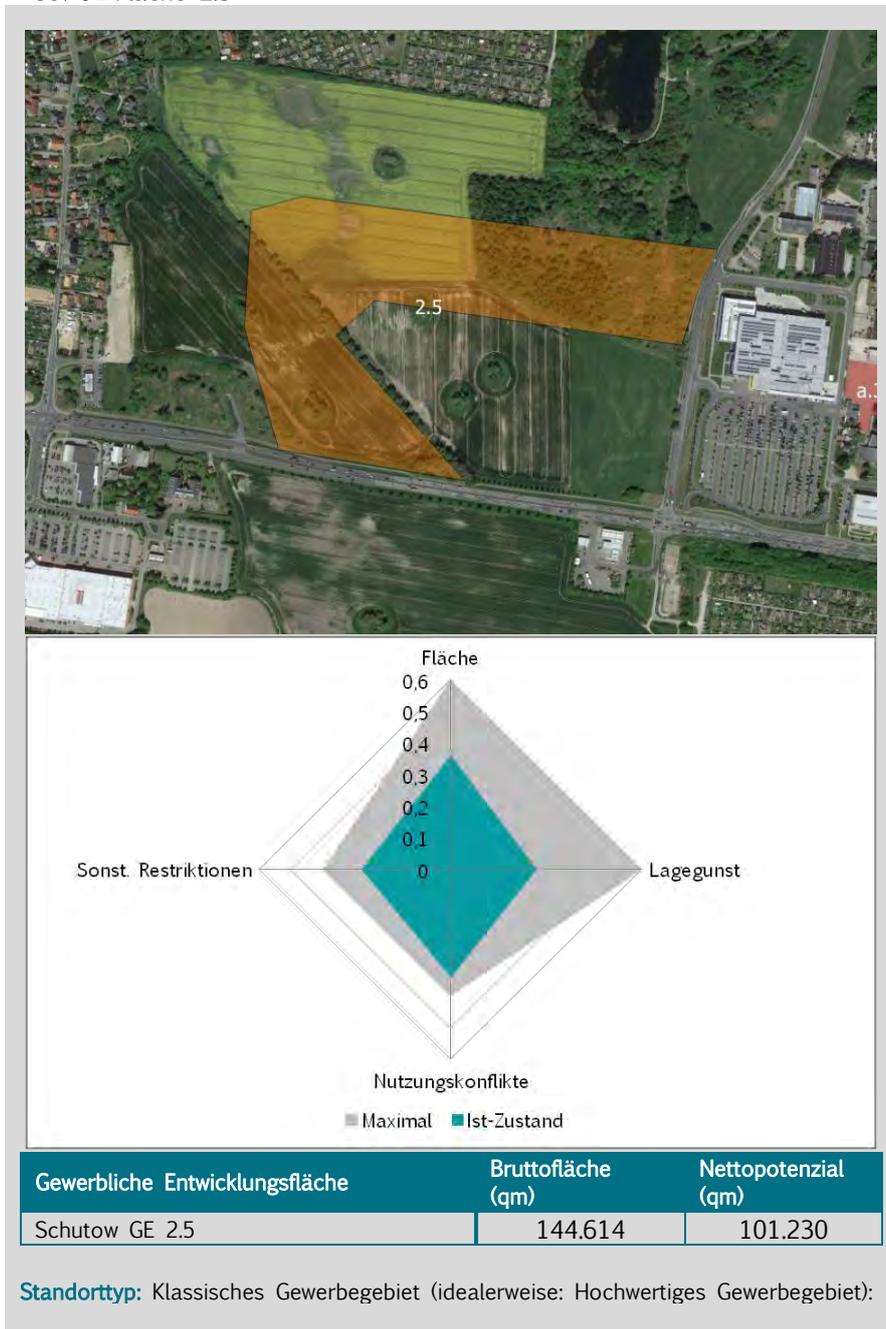
Um die Entstehung eines unprofilieren, minderwertigen Standortes durch ein undefiniertes „Gewerbeband“ entlang der geplanten Einzelhandelsnutzung zu vermeiden, wäre in dieser Lage die Umsetzung eines relativ hochwertigen Gewerbegebietes, etwa in Form eines Büroparks (Entwicklung aus einer Hand), am sinnvollsten.

Problematisch würde sich dabei jedoch wiederum die fehlende Zentrumsnähe auswirken, denn ein attraktives, anregendes Umfeld fehlt in dieser, vorrangig auf den Pkw-Verkehr ausgerichteten Lage.

So ist letztlich auch die langfristige Entwicklung der Fläche 2.5 als Gewerbebestandort aus gutachterlicher Sicht kritisch zu beurteilen und sollte nicht vordringlich weiterverfolgt werden.

Dies gilt auch im Hinblick darauf, die notwendigen personellen und finanziellen Kapazitäten zur Entwicklung zusätzlicher gewerblicher Bauflächen bis 2035 nicht durch solch konfliktträchtige Projekte zu binden. Der Standort wird dementsprechend nicht als realistisches Gewerbeflächenpotenzial bilanziert.

Abb. 91 Fläche 2.5



Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

### 7.2.5 2.6 Mare Langenort

Am östlichen Warnowufer, westlich der Straße Langenort, befindet sich die ca. 2 ha große Gewerbliche Entwicklungsfläche 2.6. Diese liegt im Randbereich des Standortes SO.15.3, der ursprünglich als Sondergebiet für maritime Dienstleistungen (z.B. Einrichtungen und Anlagen zum Bootsneubau, zur Bootsreparatur, von Bootsliegeplätzen und Abstellflächen) ausgewiesen wurde.

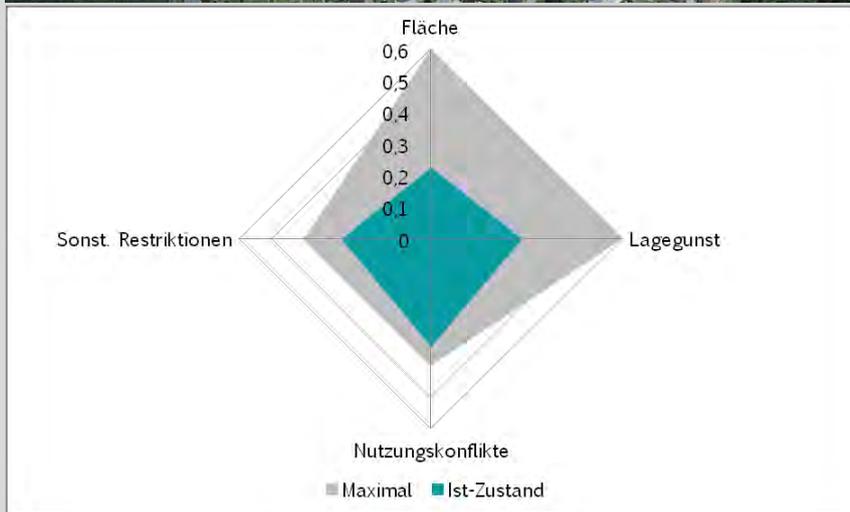
Der Standort Mare Langenort ist heute überwiegend durch Nutzergruppen des Standorttyps „Klassisches Gewerbegebiet“ geprägt und weist keine eindeutigen Bezüge zur Hafenwirtschaft auf.

Prägend ist der Standort eines KEP-/ Stückgut-Dienstleisters (Logistik), südlich grenzt das frühere Verwaltungsgebäude der deutschen Seereederei an,<sup>297</sup> das zwischenzeitlich auch als Weiterbildungszentrum des TÜV Nord genutzt wurde. Östlich der Hauptstraße vermietet die HSG im alten Gebäudebestand Lagerräume samt Außenfläche (bislange durch einen Kfz-Handel genutzt).<sup>298</sup>

Angrenzend erstreckt sich in östliche Richtung eine Brachfläche, für die im 2015 fortgeschriebenen ISEK als Maßnahme eine Konzeption zur Wohnungsbauentwicklung Gehlsdorf/Langenort (Wohngebiete Melkweg, Rostocker Straße und Langenorter Hufe) formuliert wird.<sup>299</sup>

Die Eignung der Entwicklungsfläche auf Grundlage der NWA-Bewertung wird als lediglich gering eingeschätzt, zumal die Fläche faktisch auch an einen wenig profilierten gewerblichen Einzelstandort anschließt, bereits stark bewaldet ist und sich das Umfeld eindeutig im Wandel befindet. Im Falle einer perspektivischen Nutzung würde es erforderlich sein, die innere Erschließung der Fläche aufwendig herzustellen (und den Eingriff in Natur und Landschaft entsprechend auszugleichen). Vor allem ist auch der Abstand zur immissionsempfindlichen Wohnbebauung nur gering (in südlicher Richtung würden empfindliche Wohngebiete durchfahren) und wird auch perspektivisch die Nutzbarmachung dieser Fläche einschränken. Ein weiterer Aspekt, den es zu berücksichtigen gilt, ist die Vorbelastung der Fläche 2.6 (Altlasten). Perspektivisch betrachtet, wird eine Aktivierung der erfassten Flächenpotenziale daher kurzfristig nicht erfolgen. Abgesehen von den genannten Einschränkungen wurde dem gebietsprägenden Unternehmen im Jahr 2016 eine geplante Erweiterung der Betriebsstätte bewilligt, weshalb eine etwaige Änderung im Flächennutzungsplan mit entsprechenden Forderungen seitens des Betriebs verbunden sein könnte.

Abb. 92 Fläche 2.6



Gewerbliche Entwicklungsfläche	Bruttofläche (qm)	Nettopotenzial (qm)
Mare Langenort 2.6	17.375	12.163

**Standorttyp:** Klassisches Gewerbegebiet + Handwerk und Kleingewerbe

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>297</sup> Dieses wurde 2016 als Flüchtlingsunterkunft hergerichtet (<http://www.ostsee-zeitung.de/Region-Rostock/Rostock/Politik/5-7-Millionen-fuer-neue-Fluechtlingsheime>, Zugriff am 23.08.2017)

<sup>298</sup> <http://hsg-web.de/Objekte?standort=1> (Zugriff am 23.08.2017).

<sup>299</sup> Dies entspricht auch den Darstellungen des FNP, wonach eine weitere Wohnbauentwicklung im gesamten Umfeld angestrebt wird.

Über eine solche Bestandssicherung hinausgehende Ansprüche an eine Erweiterung des Standortes sollten abgewendet werden. Dies gilt auch im Hinblick auf das unweit nördlich gelegene und im RREP als Vorbehaltsgebiet Gewerbe und Industrie dargestellte Gebiet Rostock-Seehafen West (vgl. RREP G 4.3 (2)), das in diesem Gewerbeflächenkonzept aufgrund der Zweckbestimmung nicht weiter untersucht wird (vgl. Kap. 5.4.4),<sup>300</sup> im Falle einer Realisierung jedoch etwaige Nutzungskonflikte mit den Wohnbauflächen am östlichen Ufer der Unterwarnow verschärfen kann. Diese sollten allein aus strategischen Gründen nicht unnötigerweise durch den zusätzlichen Ausbau teilintegrierter Gewerbelagen verstärkt werden.

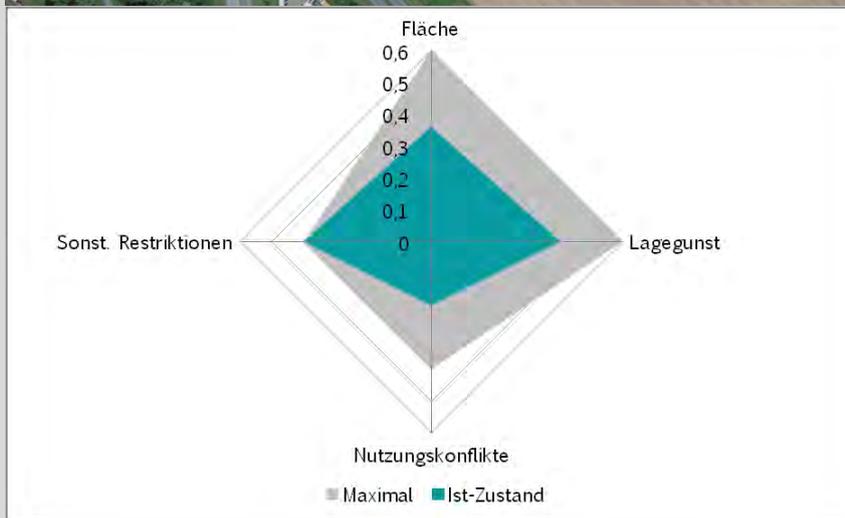
### 7.2.6 2.7 & 2.8 An der Küstenmühle

Im Kreuzungsbereich der Hinrichsdorfer Straße und der Bundesautobahn 19 befindet sich der Gewerbestandort GE.16.2 mit den Entwicklungsflächen 2.7 und 2.8.

Die planerische Anordnung weist einige standortbedingte Besonderheiten auf, die teilweise historisch bedingt sind. Hiernach war ursprünglich eine gewerbliche Entwicklung entlang der Hansestraße bis zur Autobahnkreuzung geplant, wohingegen der hintere Bereich der landwirtschaftlichen Nutzung zugewiesen wurde.

Die heutige Realnutzung spiegelt diese Planungen allerdings kaum wider. So ist südlich der Fläche 2.7 eine historische Mühle (Küstenmühle) mit umliegenden Backsteinhäusern lageprägend, die ein kompaktes Gebäudeensemble mit Hof entstehen lässt und das Kernstück dieses Standortes bildet (Die Küstenmühle umfasst ein Landhotel samt Restaurant, einen Veranstaltungsort für Feste und Seminare sowie einen Hofladen, hat also auch einen entsprechend hohen freizeittouristischen Wert). Eine mögliche gewerbliche Entwicklung der Fläche 2.7 müsste sich hieran

Abb. 93 Fläche 2.7 und 2.8



Gewerbliche Entwicklungsfläche	Bruttofläche (qm)	Nettopotenzial (qm)
An der Küstenmühle 2.7 & 2.8	45.735	32.015

**Standorttyp:** Klassisches Gewerbegebiet (2.8); Handwerk und Kleingewerbe (2.7)

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>300</sup> Der Standort ist zur Deckung des im im RFK und HEP dargestellten Bedarfs an Hafenerweiterungsflächen im Umfeld des ÜSH vorgesehen und wird aufgrund der räumlichen Nähe zum ÜSH auch als realistisches Potenzial bewertet.

orientieren. Demnach erscheint v.a. eine Nutzung durch Handwerk und Kleingewerbe als geeignet, die sich der bestehenden Nutzung unterordnet und möglichst auch an Architektur und Geländeform orientiert, um diesen Standort nicht zu gefährden. Als Zäsur ist zudem der Verlauf einer 380 kV Hochspannungsleitung sowie einer Gasleitung im mittleren Bereich der Fläche 2.7 zu sehen. Hinsichtlich der besonderen Schutzwürdigkeit des Mühlenbereichs begründen diese Einschränkungen eine Empfehlung zur Zurückstellung der Entwicklung der Fläche 2.7.

Die geringe Entfernung zur Bundesautobahn, mit direkter Autobahnzufahrt über den Knotenpunkt „Rostock-Nord“, ist für die Flächen 2.7 und 2.8 als maßgeblich positiver Standortfaktor zu bewerten. Selbiges gilt auch im Hinblick auf die weiter nördlich gelegenen Standorte Hafenvorgelände Ost und GVZ, zu denen sich relativ einfach funktionale Bezüge herstellen ließen. Das unmittelbar nördlich angrenzende Sondergebiet Einkaufszentrum Neu Hinrichsdorf lässt keine Nutzungskonflikte erwarten.<sup>301</sup>

Während die Fläche 2.7 jedoch einige Entwicklungshindernisse aufweist, kann als wesentliches Qualitätsmerkmal der Fläche 2.8 die unmittelbare räumliche Nähe zum östlich gelegenen Gewerbebestand Bentwisch (Lkr. Rostock) gesehen werden, der sich entlang der Hansestraße erstreckt, über welche auch die hiesigen Entwicklungsflächen angebunden sind. Vor allem die Gewerbliche Entwicklungsfläche 2.8 weist ein hohes Potenzial zur Fortführung des bestehenden Gewerbegebietes auf Bentwischer Gemeindegebiet auf, wobei sich zugleich weitere Möglichkeiten durch die Realisierung von Suchräumen in dieser Lage ergeben (siehe dazu Kap. 7.3.4 und Kap. 7.4.3).

Durch die Realisierung der Fläche 2.8 würde ein gemeindeübergreifendes Gewerbegebiet entstehen, dessen Entwicklung und Vermarktung durchaus auch im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit denkbar ist (diese Tatsache wird sicherlich auch bei der Erschließung mit Ver-/Entsorgungsleitungen relevant).<sup>302</sup> Dass sich die Fläche im kommunalen Eigentum befindet, kann den Prozess dabei maßgeblich fördern.

Hinsichtlich einer Entwicklung der Fläche 2.8 wird grundsätzlich der Typus „Klassisches Gewerbegebiet“ empfohlen, wobei in den westlichen Randbereichen zur Küstenmühle eine Einschränkung der zulässigen Emissionen durchgesetzt werden sollte; dies auch im Hinblick auf eine eventuelle Erweiterung im Bereich des südlich angrenzenden Suchraums (siehe Kap. 7.3.4).

## 7.2.7 A.5 Groter Pohl

Die Gewerbliche Entwicklungsfläche zwischen Erich-Schlesinger-Straße und Südring stellt eine mögliche Fortentwicklung des Gewerbegebietes Groter Pohl (vgl. Kap. 7.1.25) dar und wird auf politischer und medialer Ebene bereits breit diskutiert. Die mögliche Flächenaufteilung ist allerdings noch nicht abgestimmt, sodass eine gutachterliche Einschätzung zur Grundlage der Bewertung wird.<sup>303</sup>

Hervorzuheben ist bei diesem Standort die Innenstadtnähe und Lage unweit des Hauptbahnhofs sowie der Anschluss an den Universitätscampus Südstadt. Das ca. 19 ha große Areal umfasst derzeit u.a. zwei Kleingartenanlagen, wozu die Stadt Rostock bereits erste Planungskonzeptionen erstellt hat. Der angestrebte Bebauungsplan sieht eine Überplanung der vorhandenen Kleingartenanlagen bis zum Jahr 2018 vor.

Aus der günstigen stadträumlichen Lage sowie der unmittelbaren Nähe zu den Fakultäten für Medizin, Informatik/ Elektrotechnik, Maschinenbau und Schiffstechnik der Universität Rostock, ebenso wie zu weiteren Instituten und außeruniversitärer Forschung, leitet sich ein Nutzungsschwerpunkt als hochwertiges Gewerbegebiet ab (Forschung und Entwicklung).

<sup>301</sup> Der Standort des ehem. Real-Marktes steht seit 2010 leer. Der Eigentümer der Immobilie (Pramerica Real Estate) sucht nach einem langfristig tragfähigen Konzept.

<sup>302</sup> Eine solche Zusammenarbeit entspräche zugleich dem Leitgedanken der Regiopole und kann förderlich wirken.

<sup>303</sup> Die Ermittlung des Flächenumgriffs basiert auf Angaben der Stadt Rostock (Stand 19.10.2017) zu drei möglichen Standorten nördlich der Erich-Schlesinger-Straße. Die Flächenumgriffe umfassen u.a. auch die Potenzialfläche im Bestand Nr. a.39 (1.997 qm), sodass diese Fläche vom Umgriff dieser drei Standorte wieder abgezogen wurde.

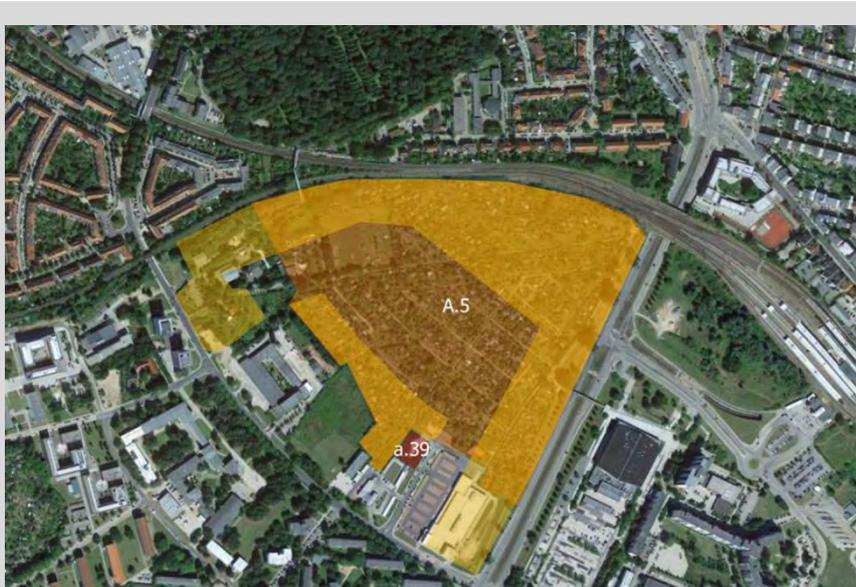
So qualifiziert sich diese Lage insbesondere als hochwertiger Gewerbestandort für ein breites Spektrum an Einrichtungen der Forschung sowie wirtschaftsnaher Unternehmen, was auch Ausgründungen aus der Universität bzw. den angeschlossenen Einrichtungen umfasst.<sup>304</sup>

Ergänzend bieten sich Flächen für den Bildungsbereich an, ebenso wie auch für ergänzende Kindertagesbetreuungsangebote.

Der Standorttypus „Hochwertiges Gewerbe“ steht überwiegend für emissionsarme Gewerbeansiedlungen, also v.a. für Nutzungen mit hohem Büroflächenanteil, geringerem Verkehrsaufkommen, wenigen sonstigen Störwirkungen sowie einem hohen Anspruch an Architektur und Stadtgestalt.

Die Entwicklung des Standortes Groter Pohl sollte dementsprechend idealerweise auch in enger Abstimmung mit einem starken Projektentwickler erfolgen, der zugleich die notwendigen Mietabschlüsse gewährleisten kann. Schließlich wird davon auszugehen sein, dass sich unter den Investoren nur ein geringer Anteil an Eigennutzern gewerblicher Bauflächen befindet.

Abb. 94 Fläche A.5



Gewerbliche Entwicklungsfläche	Bruttofläche (qm)	Nettopotenzial (qm)
Groter Pohl A.5	46.003	32.202

**Standorttyp:** Hochwertiges Gewerbegebiet

Anmerkung: Die Beschreibungen beziehen sich auf die orange und gelb dargestellten Flächen. Die Abgrenzung des Standortes A.5 basiert sowohl auf der Darstellung des aktuellen FNP (lediglich die „Spange“ entlang der nördlichen und östlichen Verkehrswege) als auch auf aktuellen Vorplanungen der Stadt im Rahmen von B-Plan-Aufstellungsbeschlüssen. Der zentrale, dunkelrot markierte Bereich (im aktuellen FNP überwiegend Wohnbaufläche) ist faktisch nicht relevant.

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

304 Von Interesse ist dabei auch, dass sich mit Assystem – Automotive, Aerospace, Defence (Erich-Schlesinger-Straße 25) und dem Sitz von Diehl Aerospace (Erich-Schlesinger-Straße 37) bereits einige namhafte Unternehmen im näheren Umfeld niedergelassen haben

## 7.2.8 Zwischenfazit

Dem geschätzten Flächenbedarf über rd. 126,8 ha (netto) steht im Bestand ein verfügbares Flächenangebot über rd. 90,5 ha gegenüber, woraus – in der Summe der negativen Einzelbilanzen - ein rechnerisches Flächendefizit über -46,3 ha (netto) bis zum Zieljahr 2035 zu erwarten sein wird.<sup>305</sup> Mit dem Ziel, dieses Defizit rechtzeitig auszugleichen, wurden in diesem Kapitel die gewerblichen Entwicklungsflächen (FNP-Potenziale) beschrieben und dahingehend bewertet, ob sie sich aus betrieblicher Sicht zur Entwicklung eignen, also dem erwarteten Flächenbedarf der Unternehmen und Betriebe grundsätzlich entsprechen.

Um die Bewertungsergebnisse miteinander vergleichbar zu machen, wurden die einzelnen Entwicklungsflächen im Rahmen einer Nutzwertanalyse (NWA) bewertet. Legt man dabei einen Soll-Zielerreichungsgrad von mindestens 65% der möglichen Maximalpunktzahl als Kriterium zugrunde, so würden lediglich folgende Standorte eine entsprechende Eignung aufweisen:

- **An der Küstenmühle** – Fläche 2.8: 16.350 qm (23.191qm, netto x 70,5% Marktgängigkeit)
- **Groter Pohl** – Fläche A.5: 21.736 qm (32.202qm, netto x 67,5% Marktgängigkeit)

Auch unter Zugrundelegung weiterer, qualitativer Gesichtspunkte können die beiden genannten Flächen als geeignet eingeschätzt werden, sodass eine eindeutige Empfehlung ausgesprochen wird.

Der kombinierte Standort An der Küstenmühle weist dabei erschließungsseitig einige Hürden auf, sodass in erster Linie eine Entwicklung des Teilabschnitts 2.8 (und nicht von 2.7) anzudenken ist, der zugleich an das Gewerbegebiet der Nachbargemeinde Bentwisch angrenzt. Die nördliche Erweiterung des Standortes Groter Pohl wiederum stellt ein selten gegebenes Potenzial im Rostocker Stadtgebiet dar, um im direkten Hochschul Umfeld weitere gewerbliche Entwicklungen zu fördern.

Aufgrund der hohen Bedeutung der maritimen Wirtschaft in Rostock wird ebenfalls das Flächenpotenzial im nördlichen Gewerbegebiet

- **Warnemünde/ Werftb.** – Fläche 2.2: 32.753 qm (52.406 qm, netto x 62,5% Marktgängigkeit)

zur Umsetzung empfohlen. Schließlich wurde um das Werftbecken durch umfangreiche Flächenankäufe der Stadt und eine Masterplanung zur Entwicklung eines Mehrzweckhafens ein wichtiger Impuls für den gewerblichen Abschnitt dieses Standortes gesetzt. Die Verfügbarkeit des Standortes wird zwar als langfristig bewertet, bei zeitgleicher Verbesserung der verkehrlichen Anbindung ist allerdings von einem sehr attraktiven Standort für Unternehmen der maritimen Wirtschaft auszugehen.

Unter dem Gesichtspunkt der Bestandspflege und der bereits erfolgten Bewilligung zur Erweiterung der bestehenden Betriebsstätte muss zusätzlich auch das Potenzial am Standort

- **Mare Langenort** – Fläche 2.6: 6.872 qm (12.163qm, netto x 56,5% Marktgängigkeit)

hinzugezählt werden (vgl. 7.2.5). Dieses dient in erster Linie der Bestandssicherung.

Der im nordöstlichen Stadtgebiet verortete Standort

- **Rostock-Mönchhagen** – Fläche 2.1

wird ebenfalls zur Realisierung empfohlen (vgl. Kap. 7.2.1). Zwar erreicht dieser Standort aufgrund der aktuellen Standortbedingungen den in der NWA den gesetzten Zielwert nicht. Allerdings handelt es sich um ein landesweit bedeutsames Entwicklungspotenzial, das im aktuellen RREP ein Vorranggebiet für Gewerbe und Industrie darstellt. Da eine Umsetzung der geplanten umfangreichen Verkehrsanbindung zwingend erforderlich ist, um den Standort nutzbar zu machen, wird unter diesen Gesichtspunkten keine Bilanzierung vorgenommen. Schließlich würde eine Anrechnung des Flächenpotenzials das realistische Bild des Flächenmarktes auch deshalb erheblich verzerren, weil ein Teil dieses Flächenangebotes zur Entwicklung des Rostocker Überseehafens (siehe RFK) vorgesehen ist.

---

<sup>305</sup> Bzw. im Falle einer übermäßigen Entwicklung an Flächen des Typs „Verkehrsintensives Gewerbe“ ein Flächendefizit in Höhe von 36,4 ha (netto).

In der Gesamtbetrachtung dieser Gewerblichen Entwicklungsflächen entsprechend der Annahmen, stünde somit im Ergebnis ein zusätzliches realistisches Flächenpotenzial in Höhe von rd. 7,8 ha<sup>306</sup> zur Verfügung, das dem Ergebnis der Ersten Flächenbilanz gegenübergestellt werden kann. Hierbei muss insbesondere berücksichtigt werden, dass das Potenzial des Standortes Rostock-Mönchhagen aufgrund der aktuell unabsehbaren Entwicklungen nicht mit in die Bilanz eingestellt wurde (Eine entsprechende Erschließung von Rostock-Mönchhagen würde das Potenzial also deutlich anheben).

Im Ergebnis wird ersichtlich, dass sich das in der Ersten Flächenbilanz prognostizierte Flächendefizit über rd. -46,3 ha (netto) kaum über diese Flächenpotenziale decken lassen wird. **Es verbleibt ein Flächendefizit in Höhe von 38,5 ha (netto) bzw. rd. 50 ha Bruttofläche** (bei 30% Zuschlag für Erschließung, Grünplanung, Gemeinbedarfsflächen etc.).

Abb. 95 Zweite Flächenbilanz (Anrechnung der Potenziale Gewerblicher Entwicklungsflächen)

	Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbegebiet	Handwerk und Kleingewerbe	Hochwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark	SUMME (ha)
<b>Nachfrage</b>						
Gewerbeflächenbedarf bis 2035 (netto)	11,9	26,6	42,8	24,0	21,6	126,8
<b>Angebot</b>						
Flächenangebot (marktgängig), netto	4,3	36,5	35,4	3,7	10,6	90,5
<b>Erste Flächenbilanz (bis 2035)</b>						
Flächenbilanz Bedarf real	-7,6	*	-7,4	-20,3	-11,0	-46,3
<b>Geeignete Gewerbliche Entwicklungsflächen</b>						
Flächenpotenzial in Gewerbl. Entwicklungsflächen netto						
Nettofl. (30% v. brutto), inkl. Marktgängigkeit						
An der Küstenmühle (Fläche 2.8)			1,6			1,6
Groter Pohl (Fläche A.5)					2,2	2,2
Warnemünde/ Werftbecken (2.2)	3,3					3,3
Mare Langenort (Fläche 2.6)				0,7		0,7
Rostock-Mönchhagen (Fläche 2.1)*		*				*
<b>SUMME, netto</b>	3,3	*	1,6	0,7	2,2	7,8
<b>Zweite Flächenbilanz (bis 2035)</b>						
Flächenbilanz Innenentw. + Entwicklungsfl., netto real	-4,3	0**	-5,8	-19,6	-8,8	-38,5

Anmerkungen: Rundungsfehler sind möglich

\* Aus den dargestellten Gründen wird der Rostocker Teil des Großgewerbebestandes Mönchhagen nicht bilanziert, allerdings durchaus zur Entwicklung empfohlen, wobei das hierdurch geschaffene Flächenangebot des Standorttyps „Verkehrsintensives Gewerbe“ maximal dem ermittelten Bedarf über 26,6 ha (netto) entsprechen dürfte. \*\* Im Ergebnis der Zweiten Flächenbilanz wird das Potenzial dieses Standorttyps unbeachtet gelassen.

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

<sup>306</sup> Analog zur Ermittlung des Flächenpotenzials im Innenbereich, wird dabei auch das Potenzial aus Gewerblichen Entwicklungsflächen entsprechend der Marktgängigkeit bewertet. Zur Einschätzung dieser Marktgängigkeit wird bei diesen Flächen auf den erreichten Punktwert der Nutzwertanalyse (NWA) zurückgegriffen. Erreicht die Fläche in der NWA bspw. 67,5%, so wird dieser Anteil mit der Nettofläche multipliziert (vgl. auch Kap. 4.1, Abb. 25).

Folglich wird man sich entweder auf (objektiv) weniger gut geeignete Gewerbliche Entwicklungsflächen konzentrieren, oder aber gänzlich andere Standorte (Suchräume) in die Flächennutzungsplanung mit einbeziehen müssen. Da im Stadtgebiet Rostocks außerhalb der FNP-Darstellungen aktuell mehrere Flächen ausgemacht werden können, die teilweise eine deutlich höhere Eignung versprechen als viele der dargestellten Gewerblichen Entwicklungsflächen, wird nachfolgend eine nähere Betrachtung dieser ergänzenden Suchräume bzw. Vorschauflächen vorgenommen.

## 7.3 Suchräume

In den vorangegangenen Bausteinen der Untersuchung konnte deutlich gemacht werden, dass eine Deckung des bis 2035 zu erwartenden Flächendefizits allein durch Aktivierung der empfohlenen Gewerblichen Entwicklungsflächen kaum möglich sein wird.

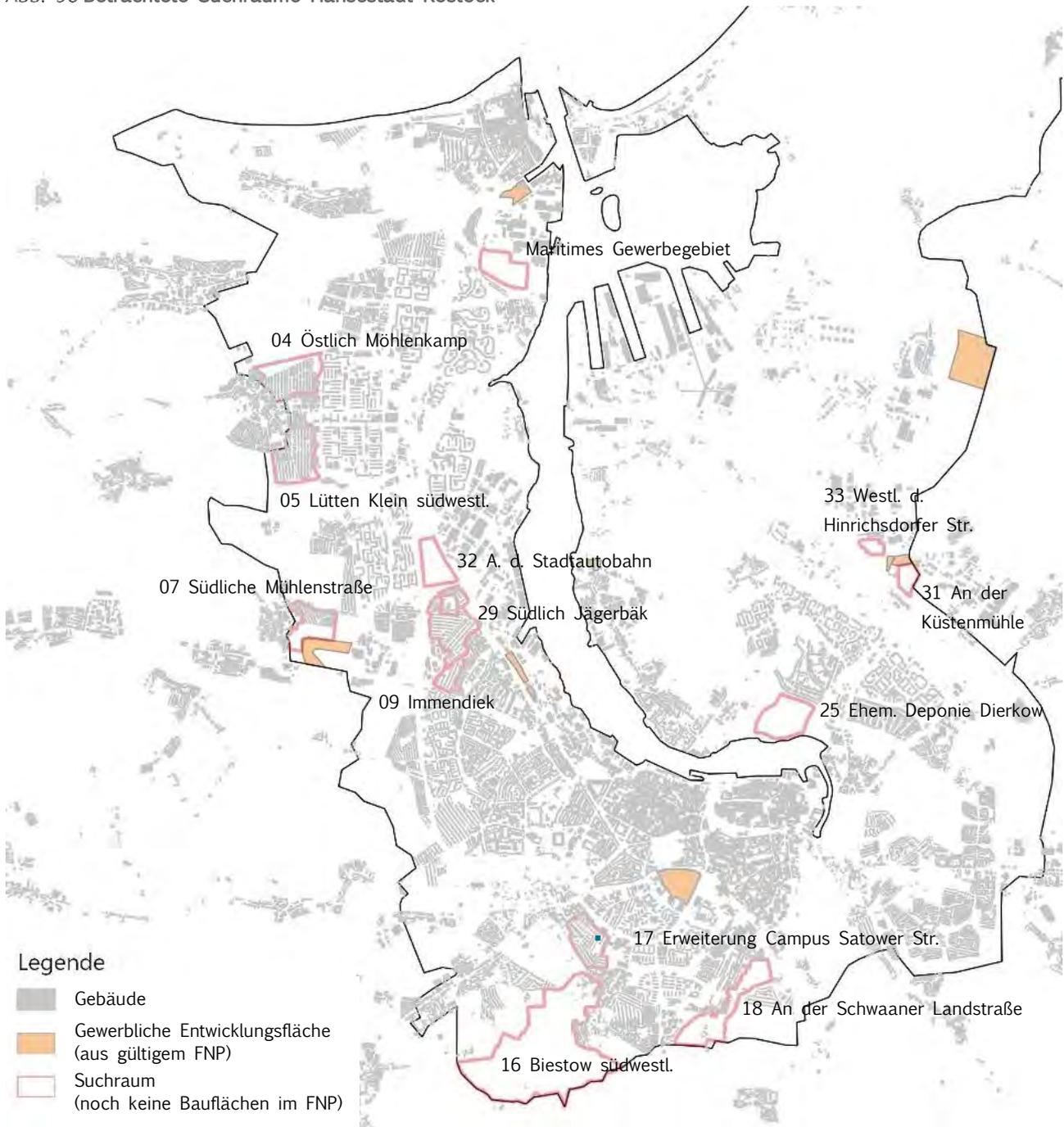
Vielmehr würde auch nach Anrechnung des als marktgängig eingeschätzten Flächenpotenzials über rd. 7,8 ha (netto) ein Defizit in Höhe von -38,5 ha (netto) bzw. rd. 50 ha Bruttofläche verbleiben.

Angesichts dieses hohen Flächendefizits und dem Anteil an Gewerblichen Entwicklungsflächen, die aus objektiver Sicht weniger gut geeignet sind, sollte in der Stadt Rostock in größerem Maße über entsprechende zusätzliche Darstellungen von Gewerblichen Entwicklungsflächen im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplans (FNP) entschieden werden.

Hierzu werden nachfolgend solche Standorte betrachtet und bewertet, die im aktuellen FNP noch nicht als Gewerbliche Entwicklungsflächen dargestellt sind, jedoch in die Abwägung zur Neuausweisung von Gewerbestandorten mit einbezogen werden sollten. Dabei wird wiederum in erster Linie auf das Flächenkataster der Stadt Rostock zurückgegriffen (Flächen mit Nr. 01, 02, ..., 33 etc.) die um einzelne durch die cima erfasste Suchräume (Standorte ohne Nummerierung) erweitert werden.

Die nachfolgende Beschreibung und Bewertung bezieht sich auf eine Vorauswahl möglicher Entwicklungsflächen, die durch die Hansestadt Rostock bereits getroffen wurde. Von ursprünglich insgesamt 33 potenziellen Bauflächen verblieben in diesem Zuge 13 Suchräume, deren gewerbliches Potenzial näher zu untersuchen ist. Zur Bewertung dieser Suchräume, die auch auf der nachfolgenden Karte (Abb. 96) im Stadtgebiet verortet sind, wird wiederum eine **Nutzwertanalyse (NWA)** durchgeführt. Diese beruht auf ähnlichen Kriterien, wie das Verfahren zur Bewertung der Gewerblichen Entwicklungsflächen im vorherigen Kapitel 7.2). Die objektivierten Ergebnisse werden wiederum zugleich um **qualitative Einschätzungen** ergänzt. Allerdings unterliegt die Bewertung der Suchräume bestimmten Bedingungen, die gegenüber den Gewerblichen Entwicklungsflächen eine weiter zunehmende Unsicherheit mit sich bringen. So ist beispielsweise zu berücksichtigen, dass es sich bei den Suchräumen lediglich um großräumige Verortungen von Bereichen handelt, innerhalb derer eine gewerbliche Nutzung zu prüfen wäre. Eine Quantifizierung der Flächenpotenziale in Form von Flächengrößen ist also auf dieser Grundlage nicht mehr möglich. Hierzu wären u.a. ergänzende fachliche Gutachten sowie erste Nutzungsplanungen erforderlich. Hiesige Ergebnisse und Empfehlungen sollten die Grundlage solcher Konzeptionen darstellen. Eine dritte Bilanzierung kann demnach nicht durchgeführt werden.

Abb. 96 Betrachtete Suchräume Hansestadt Rostock



Kartengrundlage: Hansestadt Rostock, OpenStreetMap Mitwirkende, 2018

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

### 7.3.1 Maritimes Gewerbegebiet

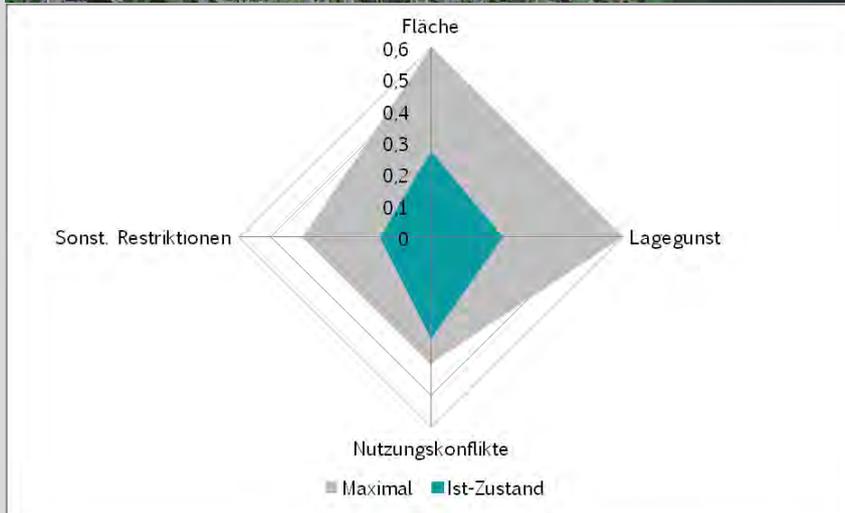
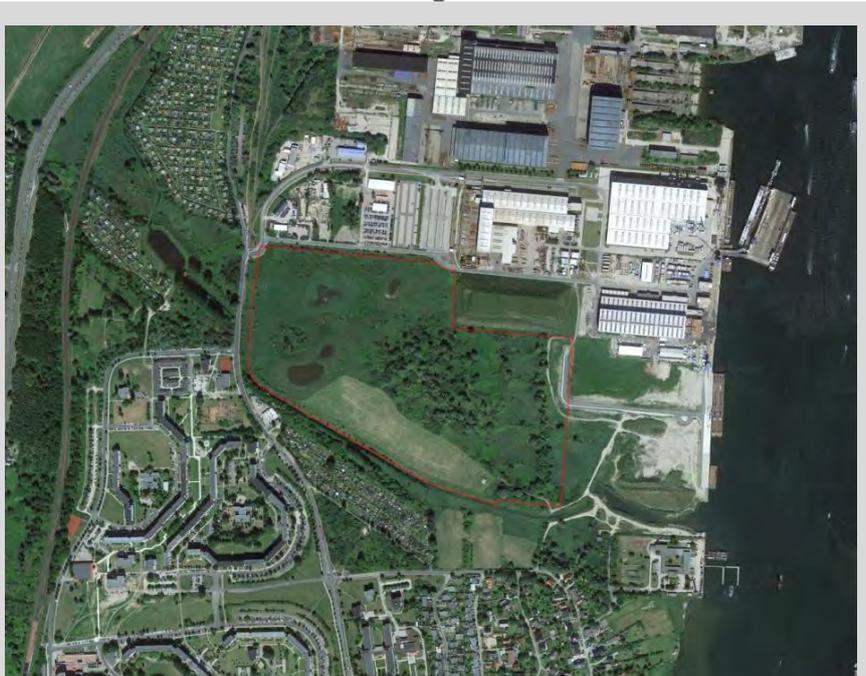
Südlich des in Kap. 7.2.2 bereits ausführlich beschriebenen Standortes G.1.1, ist aufgrund der besonderen Lage und es dort herrschenden Entwicklungsdrucks ein rd. 25 ha umfassender Suchraum von Interesse, der sich allein aufgrund des bestehenden siedlungsräumlichen Zusammenhangs mit dem Maritimen Gewerbegebiet zur Bewertung aufdrängt. Der geltende FNP aus dem Jahr 2009 weist diesen Bereich als Geschützten Landschaftsbestandteil (Naturnahe Grünfläche) aus, da ein großflächig geschütztes Biotop vorliegt.

Darüber hinaus lässt auch die Bewertung anhand der für die NWA gewählten Kriterien eine nur geringe Eignung zur gewerblichen Entwicklung erwarten. Denn hiernach beeinträchtigt v.a. die Qualität der äußeren Anbindung das Flächenpotenzial maßgeblich. Zudem grenzt die Fläche im Süden – lediglich getrennt durch den Laakkanal – an eine Kleingartenanlage und im westlichen Teil an die bestehende Großwohnsiedlung an, die durch eine gewerbliche Entwicklung in südlicher Richtung merklich tangiert würde.

Bezüglich einer denkbaren Flächenentwicklung wäre zudem eine Klage der Rostocker Wohnungsgesellschaft (WIRO) im Zuge eines Normenkontrollverfahrens vor dem Oberverwaltungsgericht Greifswald relevant, die sich auf den B-Plan „Maritimes Gewerbegebiet Groß Klein, 1. Änderung“ (01.GE.83\_1) bezieht. Schließlich umfasst der Geltungsbereich dieses B-Plans den hiesigen Suchraum, sodass die Ausgangslage ähnlich sein wird. Die geäußerten Befürchtungen betreffen eine enorme Zunahme der Lärmemissionen auf die angrenzende Wohnsiedlung entlang der Werftstraße im Zuge einer weiteren industriellen Entwicklung.

Gegen die Planung des Maritimen Gewerbegebietes werden auch seitens des Naturschutzbundes und des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Bedenken geäußert.

Abb. 97 Suchraum Maritimes Gewerbegebiet



Suchraum	Flächenumfang, brutto (qm)
Maritimes Gewerbegebiet	250.940

**Standorttyp:** Emissionsintensives Gewerbe (Zweckgebunden: maritime Ansiedlungen)

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

Des Weiteren steht auf Teilflächen des Suchraums auch der ehem. Deponiekörper einer zügigen und kostenbewussten Nutzung entgegen, sodass die genannten Faktoren in ihrer Summe eine Aktivierung der Fläche als sehr schwierig erscheinen lassen. Eine vorrangige Empfehlung zur Entwicklung wird aus dieser aktuellen Perspektive nicht ausgesprochen.

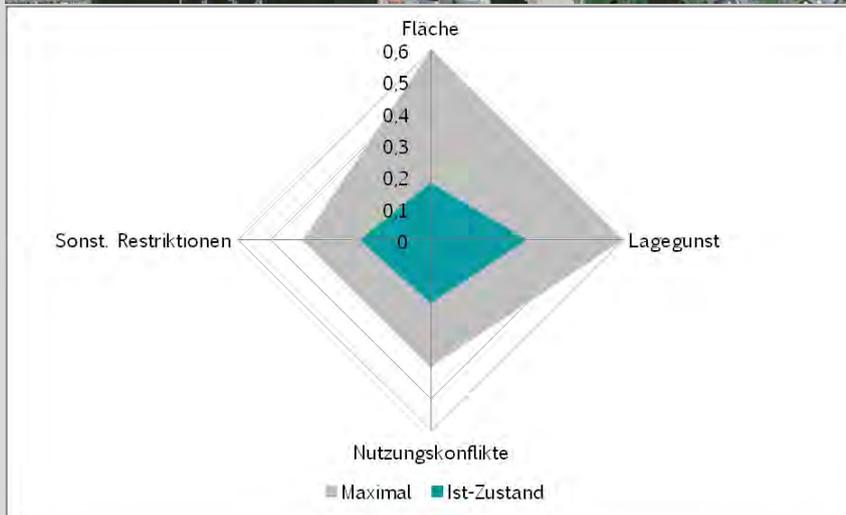
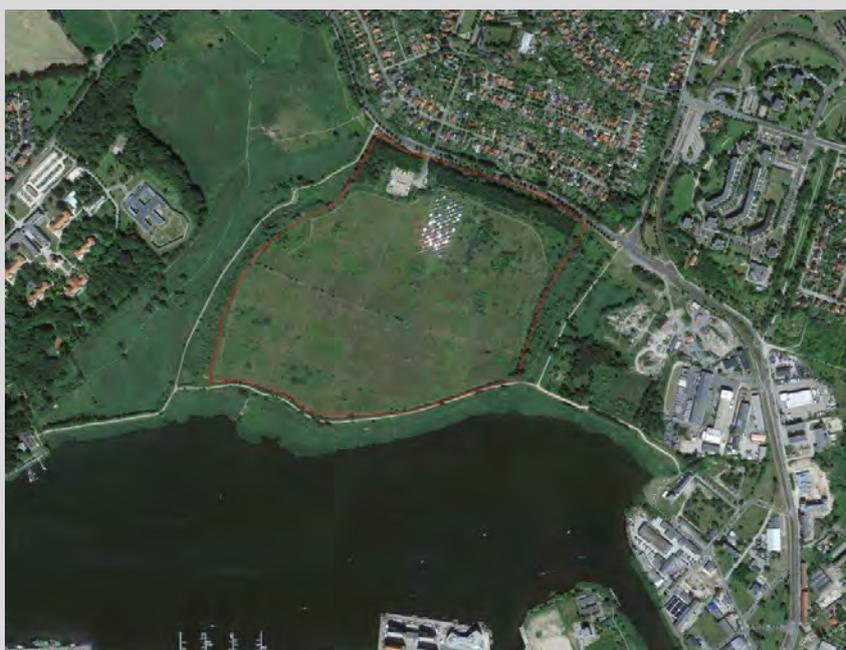
### 7.3.2 25 Ehemalige Deponie Dierkow

Südlich der Unterwarnow gelegen, zwischen Dierkower Damm und Uferbereich, befindet sich die ehemalige Deponie des Stadtteils Dierkow. Seit dem Abschluss der Sicherungs- und Rekultivierungsarbeiten Ende der 1990er Jahre liegt das Gelände brach und ist immer wieder Gegenstand städtebaulicher Diskussionen. Denn die zentrale, innerstädtische Lage diese Fläche und vor allem auch die Wassernähe lassen diesen Standort, an dem sich eine Wohnnutzung wegen der Bodenbelastungen nur schwerlich umsetzen ließe, insbesondere für gewerbliche Nutzungen interessant erscheinen.<sup>307</sup>

Ein kleiner, nördlicher Abschnitt der Fläche wird seit 2001 für die Errichtung und den Betrieb von Solaranlagen vermietet. Anderweitigen Nutzungen stand bislang vorrangig die ehemalige Deponienutzung entgegen, da von einer hohen Bodenverunreinigung durch Altlasten auszugehen ist, die eine Nachnutzung erschweren. Zugleich befinden sich im Randgebiet schützenswerte Biotope.

Von aktuellem (Stand: Ende 2017) Interesse ist, dass die Hansestadt Rostock sich um die Bundesgartenschau 2025 bewerben will. Ziel ist dabei auch die Aufwertung um das sogenannte „Rostocker Oval“

Abb. 98 Suchraum ehemalige Deponie Dierkow (25)



Suchraum	Flächenumfang, brutto (qm)
25 Ehem. Deponie Dierkow	342.145

**Standorttyp:** Klassisches Gewerbegebiet (Uferbereich: Hochwertiges Gewerbegebiet)

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

<sup>307</sup> Vgl. Oelker (o.J.): Auf Müll gebaut? Ein Gestaltungs- und Handlungskonzept für die ehemalige Deponie Rostock-Dierkow. Masterthesis an der Hafencity Universität.

zwischen Gehlsdorf und dem Stadthafen. Neben der ehemaligen Deponie am Gehlsdorfer Ufer sollen für die erhoffte Buga-Fläche u.a. auch die Brachflächen im Osthafen sowie der Stadthafen erschlossen werden, sodass auch die Entwicklung am gegenüberliegenden Ufer des Stadthafens (u.a. wird der Bau einer Brücke über die Warnow diskutiert) im Zusammenhang mit diesem Suchraum zu bewerten sein wird.

Bereits im Rahmen der Internationalen Gartenbauausstellung 2003 (IGA 2003), die im Stadtteil Schmarl stattfand, konnte eine wesentliche Aufwertung einer nicht genutzten Brachfläche sowie des ehem. Dorfes Schmarl angestoßen werden,<sup>308</sup> die man sich nun auch für diesen Standort erhofft. Aus diesem Grund soll nun auch frühzeitig ein hochwertiges Nachnutzungskonzept in die Bewertung mit einfließen.

Perspektivisch betrachtet ist eine gewerbliche Entwicklung am Ostufer auch vor dem Hintergrund weiterer Wohnflächenentwicklungen im Umfeld sowie der bekannten Planungen zur Entwicklung des Osthafens zu betrachten. Dabei besteht sicherlich auch die Gefährdung attraktiver Gewerbelagen aufgrund von Verdrängungswirkungen durch scheinbar höherwertige Nutzungen. Es ist also ein Kompromiss zu finden, der eine hochwertige Entwicklung der Uferbereiche ermöglicht, ohne aber eine generelle Verdrängung gewerblicher Nutzungen zu fördern. Eine Möglichkeit zum Umgang mit solchen Konflikten kann daher in der Entstehung gemischtgenutzter Standorte gesehen werden, wie sie auch in den letzten Jahren an der Carl Hopp-/ Werftstraße (GE.10.2) entstanden.

Anhand der objektivierbaren Bewertungsparameter (Nutzwertanalyse) ist eine Empfehlung angesichts der realen Ausgangsbedingungen schwer und wird stark davon abhängig sein, welche Standortvoraussetzungen letztendlich geschaffen werden können. Aus aktueller Sicht jedenfalls käme lediglich der Bereich entlang des Dierkower Damms für eine emissionsarme Gewerbenutzung in Frage. Dabei sollte auch die Ausweitung in östliche Richtung, als Anknüpfung an den Gewerbestandort GE.13.4, in Erwägung gezogen werden. Eine Umwidmung dieser östlichen Lage in Wohnbauflächen wäre unbedingt zu vermeiden, wenn der hiesige Suchraum perspektivisch gewerbliche Relevanz haben soll.

Wenn es gelingen sollte, die Fläche im Rahmen einer erfolgreichen Buga-Bewerbung, oder auf andere Weise, aufzubereiten, dann sollten zugleich auch entsprechend hochwertige Gewerbeflächen in Wassernähe sehr frühzeitig in die Planung und Entwicklung dieses Standortes integriert werden.

### 7.3.3 33 Westlich der Hinrichsdorfer Straße

Im Autobahnkreuz „Rostock Nord“, westlich der Hinrichsdorfer Straße und nördlich der Bundesautobahn 19 in Richtung Rostock Überseehafen, befindet sich der rd. 5,6 ha große Suchraum 33. Dieser liegt unmittelbar an der BAB-Anschlussstelle und zugleich unweit des Hafenvorgeländes (SO.16.2).

Die unmittelbare Lage an der Autobahn sowie auch eine gute Anbindung an den ÖPNV (Haltepunkt neu Hinrichsdorf) begünstigen diese Lage. Auch die Tatsache, dass sich entlang der Hinrichsdorfer Straße bereits eine kleine Konzentration von Betrieben des Kfz- und Kleingewerbes angesiedelt hat (möglich durch eine MI-Darstellung), verdeutlicht eine grundsätzlich vorliegende Eignung.<sup>309</sup>

Trotz der augenscheinlich günstigen Lageparameter dieses Suchraums, kann gemäß den Ergebnissen der Nutzwertanalyse (NWA) keine Empfehlung zur Ausweisung und Entwicklung der Fläche ausgesprochen werden, da einige ausschlaggebende Faktoren einer sinnvollen Nutzung entgegenstehen. Dies sind zum einen die unmittelbare Nähe zur nördlich angrenzenden Wohnlage Neu Hinrichsdorf, wodurch sich eventuell bereits bestehende Konflikte in dieser Lage vergrößern können.<sup>310</sup>

---

<sup>308</sup> Alle zentralen Grünflächen sowie ein Teil der „Nationengärten“ blieben erhalten, der Park kann öffentlich genutzt werden. Die Nachnutzung wird heute jedoch vor dem Hintergrund eines hohen Defizits für die Stadt diskutiert. Vor diesem Hintergrund ist eine sorgfältige Prüfung und umfassendere, langfristig ausgerichtete Nutzungskonzeption für die hiesige Fläche auch von besonderem politischen Interesse.

<sup>309</sup> Auf der gegenüberliegenden Straßenseite gelegen, befindet sich der großflächige Leerstand des ehem. Real-Marktes, der diesen Standort aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben hat (vgl. <http://www.ostsee-zeitung.de/Region-Rostock/Rostock/Wirtschaft/Leerstand-im-alten-Real-Markt-Eigentuemersucht-neues-Konzept>, Zugriff am 22.08.2017). Eine genaue Prüfung der Umstände und der Wirkungen eines solchen Leerstandes auf das nähere Umfeld bei der Einschätzung des Suchraums daher mitbedacht werden.

<sup>310</sup> Im geltenden FNP ist diese Lage bereits als MI dargestellt, wodurch man den vom nördlichen Hafenvorgelände Ost sowie der Autobahn ausgehenden Emissionen begegnet. Auch hat sich ein Kfz-Handel angesiedelt.

Weiterhin sind die Eigentumsverhältnisse und Verwertungsabsichten dieser Fläche nicht geklärt und lassen eine Veräußerung der Grundstücke zum Zwecke der gewerblichen Entwicklung unwahrscheinlich werden.

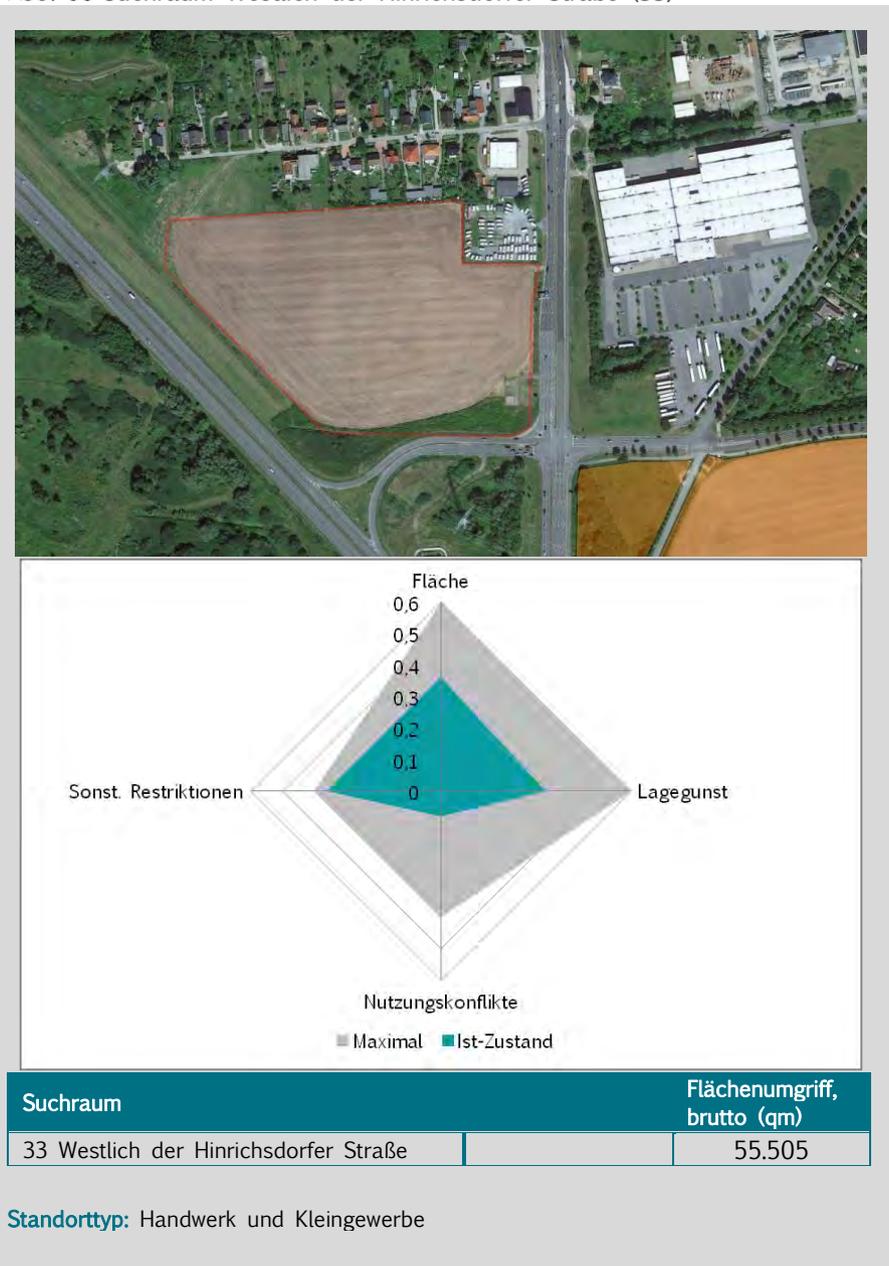
Zugleich muss berücksichtigt werden, dass angesichts der erfolgten Wohnbebauung bereits eine Entscheidung gegen einen monostrukturierten Gewerbebestandort nördlich der AS Rostock-Nord getroffen wurde, die kaum rückgängig zu machen ist, und über deren weitere Entwicklung man sich vor dem Hintergrund offenkundigen Baulandmangels Gedanken machen muss. Eine weitere gewerbliche Umbauung der Wohnlage könnte sogar langfristig zu einer Abwertung dieses Standortes führen und somit wiederum eine Abwärtsspirale in Gang setzen.

Als relevante Nutzungseinschränkung ist weiterhin der Verlauf einer Hochspannungseileitung im südlichen Abschnitt, entlang der Autobahntrasse (ca. 100m Abstand) zu beachten, wodurch sich das ausschöpfbare Flächenpotenzial nochmals reduzieren würde.

Als Empfehlung kann daher formuliert werden, dass lediglich unmittelbar an der Hinrichsdorfer Straße und mit einer Grundstückstiefe von rd. 70m (in Anlehnung an die bestehenden Nutzungen) eine Fortführung der gewerblichen Tätigkeiten in nur geringem Maße zugelassen werden sollte.

Ohne dass zuvor eine angemessene Nachnutzung für den gegenüberliegenden Leerstand gefunden wird, sollte von weiteren Aktivitäten jedoch abgesehen werden. Unter Anbetracht ergänzender, auch subjektiver Wertmaßstäbe erscheint aus gutachterlicher Sicht eine gewerbliche Entwicklung nördlich und v.a. östlich dieses Standortes (vgl. Kap. 7.2.6 und nachfolgend dargestellter Suchraum, Kap. 7.3.4) weitaus vielversprechender, sodass die personellen und finanziellen Kapazitäten nicht vorrangig auf diesen Standort konzentriert sein sollten.

Abb. 99 Suchraum Westlich der Hinrichsdorfer Straße (33)



Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

### 7.3.4 31 An der Küstenmühle

Der Suchraum 31 befindet sich östlich der Küstenmühle und grenzt unmittelbar an das Gewerbegebiet der Nachbargemeinde Bentwisch (Lkr. Rostock) an. Eine Einschätzung der unmittelbar angrenzenden Gewerblichen Entwicklungsflächen (2.7 und 2.8) erfolgte bereits im Kapitel 7.2.6, sodass an dieser Stelle auf eine ebenso ausführliche Beschreibung verzichtet werden kann. Dementsprechend besteht auch aus entwicklungsstrategischer Sicht ein enger funktionaler Zusammenhang beider Potenzialstandorte.

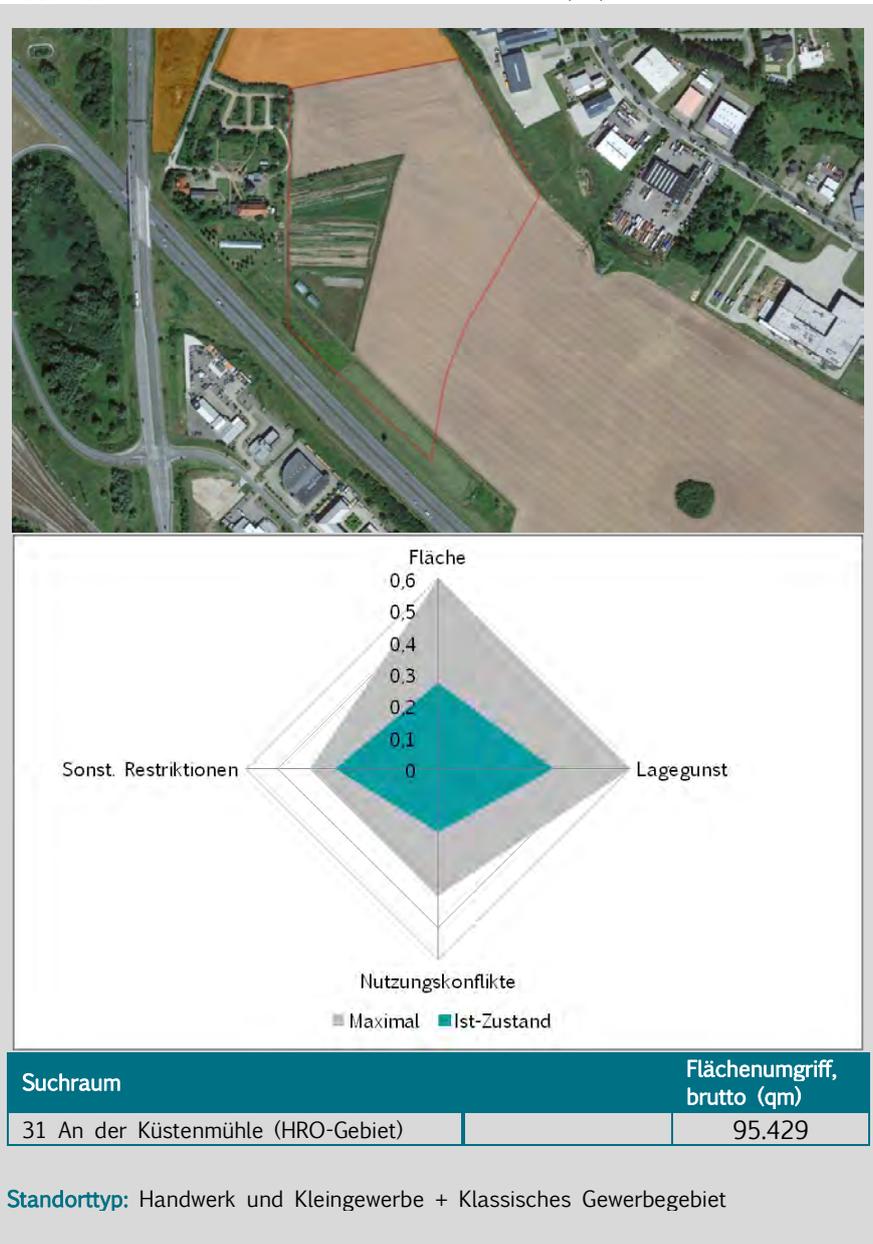
Die Realisierung dieses Suchraums würde einerseits auf Rostocker Stadtgebiet eine entsprechende Planung und Entwicklung der Gewerblichen Entwicklungsflächen 2.8 voraussetzen, da die Erschließung über die Hansestraße im Norden erfolgen müsste. Andererseits wäre es der Attraktivität dieses Standortes sehr förderlich, wenn auch die Nachbargemeinde Bentwisch die angrenzenden Flächen im rückwärtigen Bereich der bereits angesiedelten Betriebe erschließen würde, was jedoch eine zweite Anbindung an die nördlich parallel verlaufende Hansestraße voraussetzen würde.

Gegenüber einer alleinigen Entwicklung auf Rostocker Stadtgebiet, wäre diese zweite Lösung von einer interkommunalen Kooperationsvereinbarung abhängig, da die Erschließung auf dem Gebiet beider Kommunen verlief. In Betrachtung des genutzten Bewertungsschemas wäre eine Nutzung des Suchraums ohne interkommunale Kooperation jedenfalls nicht primär empfehlenswert.

### 7.3.5 04 Östlicher Möhlenkamp

Ein weiterer Suchraum, der zur Diskussion steht, liegt an der westlichen Stadtgrenze des Ortsteils Lütten-Klein und reicht bis zum Gebiet der Rostocker Nachbargemeinde Elmenhorst-Lichtenhagen, das v.a. durch freistehende Ein- und Zweifamilienhausbebauung geprägt ist (tendenziell hochpreisig).

Abb. 100 Suchraum An der Küstenmühle (31)



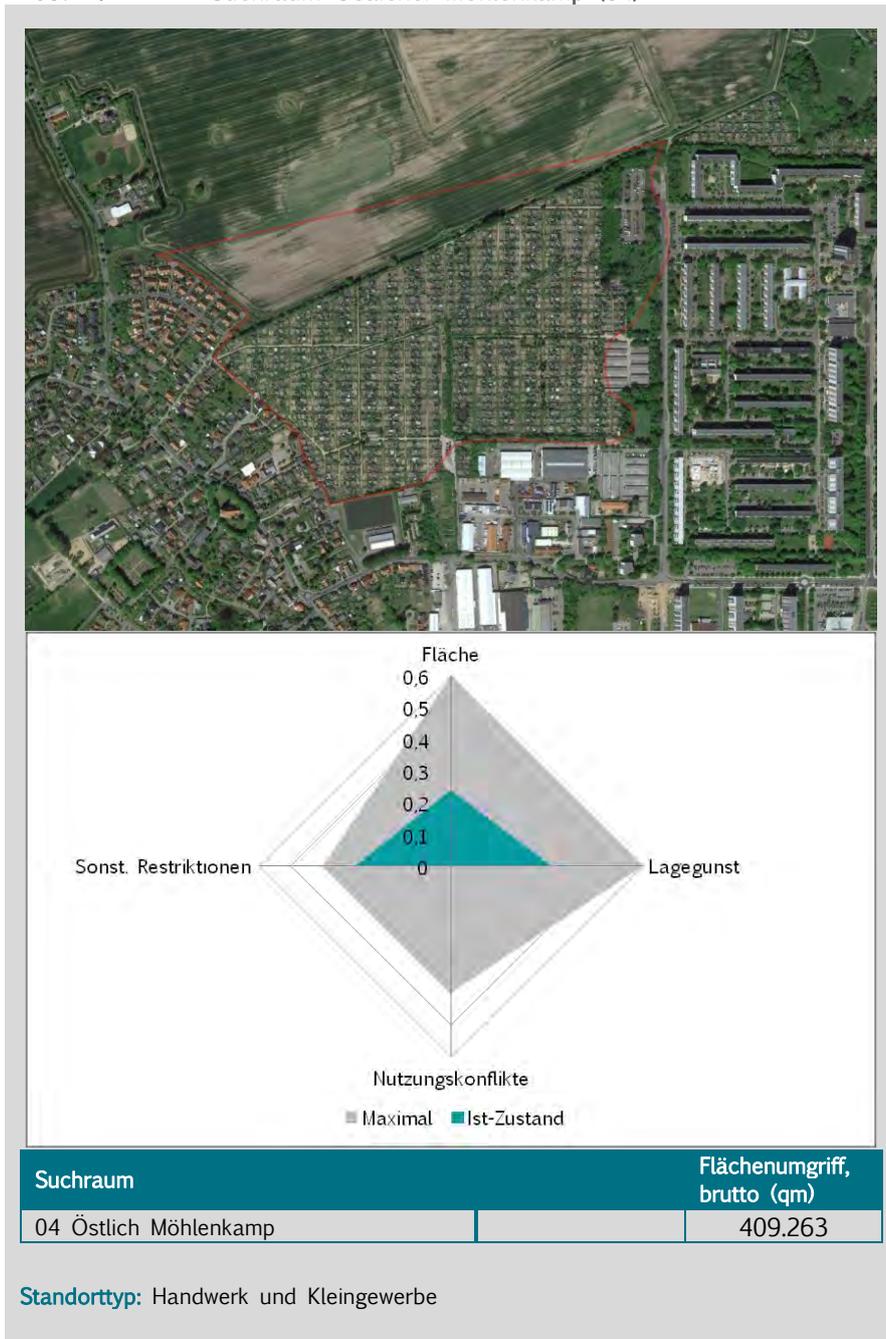
Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

Mit einem Umfang von rd. 41 ha umfasst dieser Suchraum die vier Kleingartenanlagen „KGV Vogel-sang“, „KGV Rügen“, „KGV Binz“ und „KGV Usedom“. Nördlich grenzt das Areal an den in Kap. 7.1.13 beschriebenen Standort Lütten Klein West, würde also eine Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes darstellen, was grundsätzlich positiv zu bewerten ist.

Aus gutachterlicher Sicht ist eine Erweiterung des Gewerbebestandes in diesem Bereich allerdings unter verschiedenen Perspektiven zu beurteilen und sehr ambivalent. Eine Umwidmung größerer Kleingartenanlagen (zumal hier immerhin vier Vereine vorliegen) zu einer gewerblichen Entwicklungsfläche wird nie gänzlich konfliktfrei verlaufen. Schließlich stellen Kleingartenanlagen nicht etwa eine Form der bewussten Zwischennutzung dar, sondern erfüllen wichtige Erholungs- und soziale Funktionen und prägen auch die Stadtstruktur der Hansestadt Rostock maßgeblich. Für die Bewohner von Mietimmobilien, etwa der zahlreichen Großwohnsiedlungen im näheren Umfeld, stellen die Lauben kleine Grünoasen dar und gewährleisten die soziale Integration.

Des Weiteren muss auf einen zunehmenden Wohndruck in diesem Ortsteil hingewiesen werden, der ebenso im Übergangsbereich von gewerblicher und Wohn- bzw. Kleingarten-Nutzung (etwa am Lütter Weg - Rostock/ Elmenhorst-Lichtenhagen bzw. angrenzende südliche KGA Gedser), wie auch zwischen Wohn- und Kleingartennutzung (KGA Binz - Hainbuchenweg) sehr deutlich wird. Eine wesentliche Herausforderung einer möglichen gewerblichen Widmung wird weiterhin in der Erschließung dieses Suchraums gesehen, die über die Lichtenhäger Chaussee im Süden und ggf. die Usedomer Straße im Osten (mit notwendiger Durchquerung der Großwohnsiedlung) erfolgen müsste. Auch durch eine umfassende äußere Anbindung würde jedoch nicht abzuwenden sein, dass der Gewerbebestandort in eine abseitige Lage des Siedlungsbereichs rückt, was eine Vermarktbarkeit der Grundstücke stark beeinträchtigen kann (v.a. bei denjenigen Betrieben, die auf gute Einsehbarkeit und Kundenverkehr angewiesen sind).

Abb. 101 Suchraum Östlicher Möhlenkamp (04)



Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

dass sich aus gutachterlicher Sicht auch das anschließende Bestandsgebiet GE 4.1 keineswegs besonders hochwertig entwickelt hat, sondern westlich der Großwohnsiedlung Lütten Klein vielmehr eine „gewerbliche Randlage“ im Übergangsbereich zur Nachbargemeinde entstand, die ein klares Konzept vermissen lässt. So steht zu befürchten, dass auch der hiesige Suchraum voraussichtlich kein gewerbliches Potenzial mit hoher Nachfrage darstellen kann. Eine Entwicklung in diesem Teilabschnitt sollte demnach nicht weiter im Zentrum der Diskussion stehen.

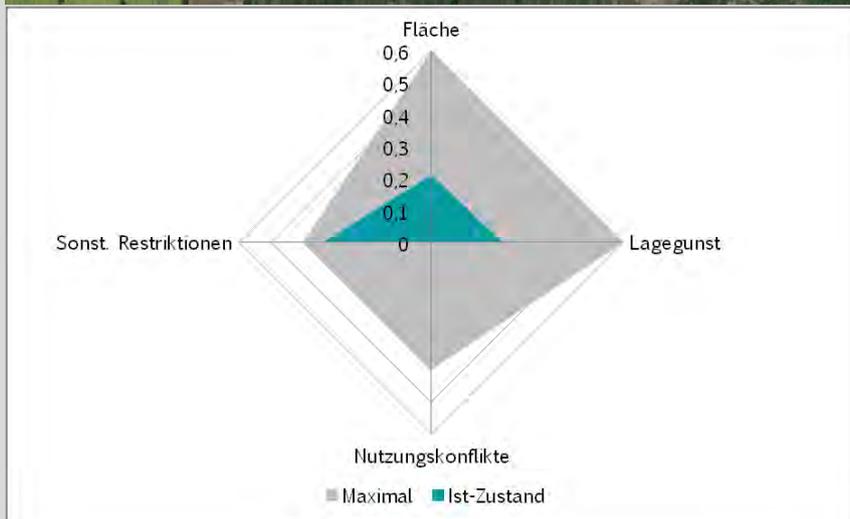
### 7.3.6 05 Lütten Klein südwestlich

Wiederum südlich des Gewerbestandortes GE.4.1 befindet sich eine weitere, ca. 36 ha große Fläche einer Kleingartensiedlung (Suchraum 05), welche ebenfalls durch vier Vereine bewirtschaftet wird (KGV „OSLO“, KGV „Gedser“, KGV „Helsinki“ und KGV „Kopenhagen“).

Wie bereits beim zuvor dargestellten Suchraum 04, ist die Umwidmung der Kleingartenanlagen zu einer gewerblichen Entwicklungsfläche angesichts der Lageparameter, ebenso wie der weiteren standörtlichen Voraussetzungen auch hier differenziert zu betrachten und bedarf im Falle einer möglichen Umsetzung umfassender Abwägungsprozesse unter Einbezug der Betroffenen etc.

Auch in diesem Teil des Stadtteils Lütten Klein ist von einem hohen Umnutzungsdruck auszugehen, der – abgesehen vom grundsätzlich hohen Erhaltungswert der Kleingartenstrukturen – in erster Linie durch die höheren Bodenrenten einer Wohnbebauung stark beeinflusst wird. Bereits aus dem Luftbild lässt sich deutlich erkennen, dass sich um die Kleingartensiedlung im Westen eine kleinteilige Wohnsiedlung herausgebildet hat und lediglich im nördlichen Bereich der Gewerbestandort GE 4.1 angrenzt.

Abb. 102 Suchraum Lütten Klein (05)



Suchraum	Flächenumgriff, brutto (qm)
05 Lütten Klein südwestlich	409.263

**Standorttyp:** Klassisches Gewerbegebiet + Handwerk und Kleingewerbe

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

Darüber hinaus ist auch von hohen Erschließungs- und Entwicklungskosten auszugehen, die eine gewerbliche Entwicklung mit sich bringen würde (bei zugleich nur vergleichsweise geringen Veräußerungserlösen, s.u.).

Die mögliche verkehrliche Anbindung dieses Standortes wird gegenüber dem vorgenannten Suchraum (04) als günstiger bewertet, da ein direkter Anschluss an die Warnow Allee im Norden und im Süden über die Kopenhagener Straße/ Ostseeallee – wiederum mit direkter Anbindung an die B 103 und B 105 – möglich wäre.<sup>311</sup> Dies begründet auch die Einschätzung einer gewissen Eignung als Klassisches Gewerbegebiet, das gegenüber Handwerks- und Kleingewerbebetrieben (die in dieser Lage aufgrund vglw. geringerer Emissionsintensität jedoch zu den vorrangigen Zielgruppen zählen sollten) oftmals mit höheren Ansprüchen an die leichte Abwicklung von Lieferverkehren einhergeht.

Eine denkbare Variante gegenüber einer vollständigen gewerblichen Nutzung des Suchraums könnte in der Umwidmung allein der Fläche des KGA Gedser bestehen, womit in westlicher Richtung zugleich entsprechende Abstandsflächen<sup>312</sup> zu den Wohngebieten der Nachbargemeinde gewährleistet würden. Größtes Potenzial bestünde wohl in einer parallelen Umstrukturierung des nördlichen Betriebsgeländes des dort ansässigen Großhändlers, sodass sich ein gut strukturierter Standort für „Handwerk und Kleingewerbe“ herausbilden könnte, ggf. auch in Form von Unternehmensimmobilien mit kleineren Lagerkapazitäten. Dies aber würde eine Bereitschaft des Eigentümers und eine finanzielle Beteiligung auf beiden Seiten voraussetzen.

Die zentralen Parameter, wie v.a. die Entstehung einer überwiegend abseitigen Lage im Stadtwesten und das fragliche Kosten-Nutzen-Verhältnis, sprechen letztlich jedoch für eine nachrangige Empfehlung dieses Standortes.

### 7.3.7 07 Südliche Mühlenstraße

Im Stadtbezirk Evershagen, nördlich der B 105 und östlicher der Stadtautobahn gelegen, befindet sich eine weitere Fläche, die als westliche Erweiterung des Gewerbegebietes Schutow EH und der Gewerblichen Entwicklungsfläche 2.5 (vgl. Kap. 7.2.4) diskutiert wird.

Aus siedlungsstruktureller Sicht, nimmt der Suchraum die Funktion einer Grünschneise zwischen dem Siedlungsraum Rostocks und der dörflich strukturierten Nachbargemeinde Lambrechtshagen wahr. Dabei ist dieser Suchraum in sich sehr unterschiedlich strukturiert und einzelne Teilbereiche weisen gänzlich unterschiedliche Lagequalitäten auf.

Der nördliche Abschnitt des Suchraums wird gegenwärtig durch eine Kleingartenanlage (KGA An der Mühle) genutzt, die sich in gutem Zustand befindet, an den westlichen Rändern aber auch einigen Umnutzungsdruck (Wohnbebauung) deutlich werden lässt. Hingegen wird der südliche Teilabschnitt landwirtschaftlich bewirtschaftet. Die dortige, ca. 14 ha umfassende Ackerfläche schmiegt sich im südlichen Teil um die Gewerbliche Entwicklungsfläche 2.5 (Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr.05.SO.164; orange gefärbte Fläche in Abb. 103), weshalb dieser südliche Abschnitt des Suchraums auch zwingenderweise zusammen mit dem Standort Schutow GE zu diskutieren sein wird. Aus aktueller Sicht wird für die Gewerbliche Entwicklungsfläche 2.5 allerdings vorrangig eine weitere Einzelhandelsnutzung empfohlen, da im Aufstellungsbeschluss zum B-Plan v.a. eine weitere Konzentration des großflächigen Einzelhandels als Planungsziel deutlich wird. Eine solche Profilierung sollte nicht durch gewerblich genutzte Restflächen konterkariert werden, die auch künftig einem ständigen, schleichenden Aufwertungsdruck, v.a. durch den Einzelhandel, unterliegen.

Weiterhin liegen Innerhalb des zentralen und südlichen Suchraums einige geschützte Kleinbiotope verstreut, sodass in mehreren Teilabschnitten im Falle einer baulichen Nutzung eine Konfliktlage mit naturschutzrechtlichen und landschaftsplanerischen Anforderungen zu erwarten sein wird.

Der nördliche Abschnitt des Suchraums weist wiederum eine andere Ausgangslage auf, da er direkt an die dort verlaufende Straße Am Mühlenteich angrenzt und die Entwicklungsrichtung nicht durch

<sup>311</sup> Hierzu wären vorab die jeweiligen Eigentums- und Verwertungsabsichten zu klären, wie etwa im Bereich der nördlichen Mietgaragen-Nutzungen.

<sup>312</sup> V.a. über die Flächen der KGA Oslo und KGA Helsinki.

anderweitige Planungsziele vorgegeben zu sein scheint. Die Entwicklungsmöglichkeit dieses Teils wird in erster Linie durch die aktuelle Kleingartennutzung vorgegeben. Allerdings muss auch das Nutzungspotenzial bedacht werden, das sich aus dem am östlichen Rand des Gebietes gelegenen Mühlenteich, samt umgebender Parkanlage ergibt, dem zugleich der Status eines Schutzgutes zukommt (Naturschutzrecht). Sicherlich wird einer Wohnbebauung in diesem Umfeld eine weitaus höhere Grundrente zu bescheinigen sein als der Entwicklung eines Gewerbegebietes.

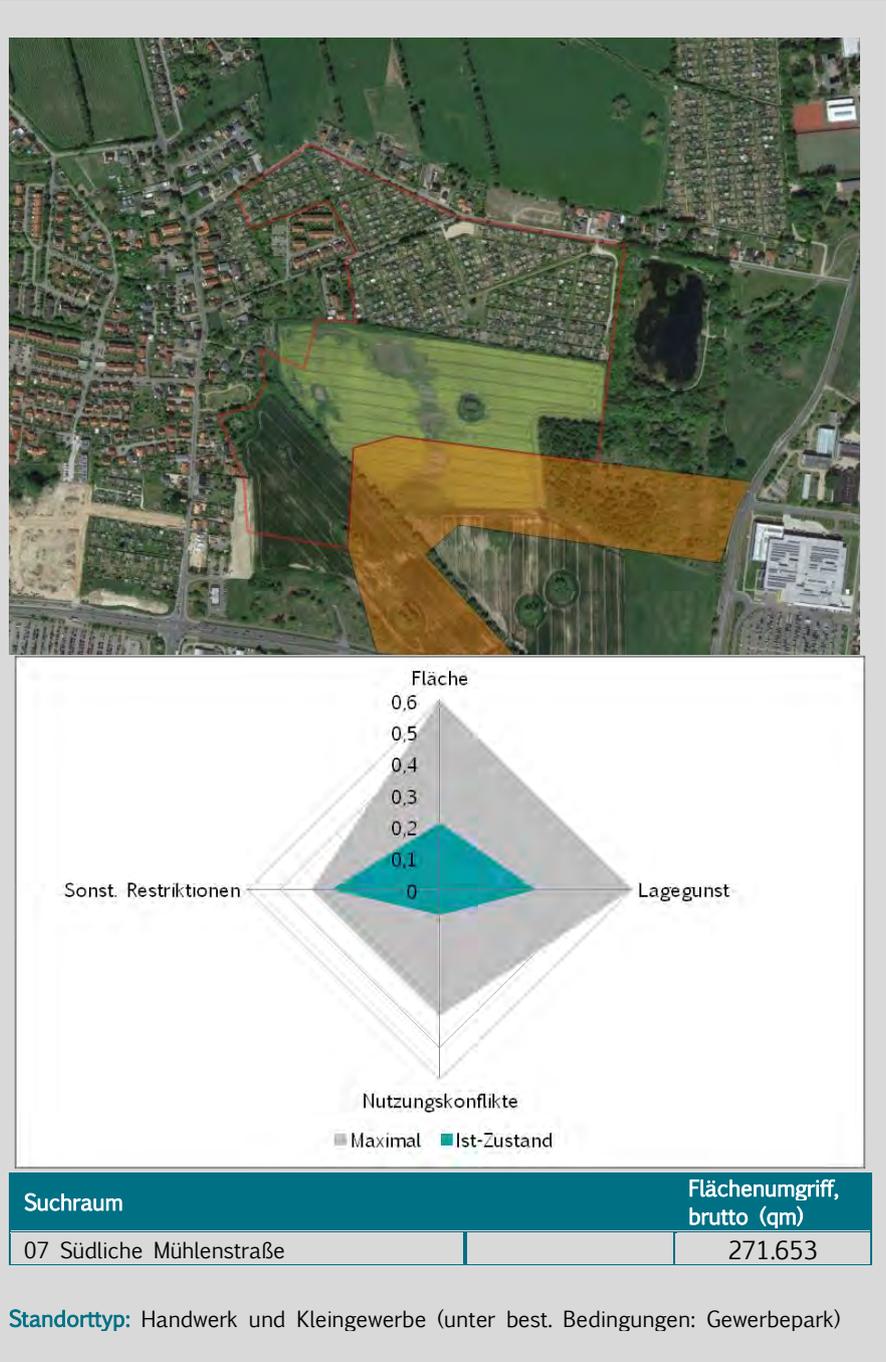
Weiterhin muss – neben dem KGA-Bestand – auch die bestehende Wohnbaufläche (W 5.6) berücksichtigt werden, die durch einen zu hohen Wirtschaftsverkehr beeinträchtigt sein könnte. Immerhin ist keine zügige Verkehrsabwicklung über das übergeordnete Netz möglich, wie es hingegen im südlich gelegenen Stadt- eingangsbereich bei der Rostocker Straße (B 105) denkbar wäre.

Folglich weisen sowohl der nördliche, als auch der südliche Teilraum einige Entwicklungshindernisse auf, die einer Umsetzungsempfehlung entgegenstehen.

Wenn man den Empfehlungen unter Kap. 7.2.4 folgt und zugleich die objektiv gegebenen Nutzungseinschränkungen berücksichtigt, wird von einer gewerblichen Nutzung im Bereich dieses Suchraums abzu- sehen sein. Größere Potenzi- ale werden in einer Kombina- tion von Wohnflächenent- wicklung und Kleingartennutzung gesehen.

Würde hingegen eine räumliche Beschränkung des SO.5.2 erfolgen (Begrenzung auf die Ansiedlung nur eines großflächigen Fachmarktes), sodass die Gewerbliche Entwicklungsfläche GE.5.3 mit eigenständigem Profil entwickelt werden kann, so wäre in räumlicher Nähe zu einer sich langfristig womöglich herausbildenden Wohnlage am See eine daran orientierte Entwicklung eines Gewerbe- parks (Hochwertiges Gewerbe- gebiet) durchaus denkbar. Weil aus heutiger Sicht jedoch zu viele Unsicherheiten dahingehend bestehen, wird aus gutachterlicher Sicht eine vorläufige Zurückstellung solcher Planungen empfohlen.

Abb. 103 Suchraum Südliche Mühlenstraße (07)



Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

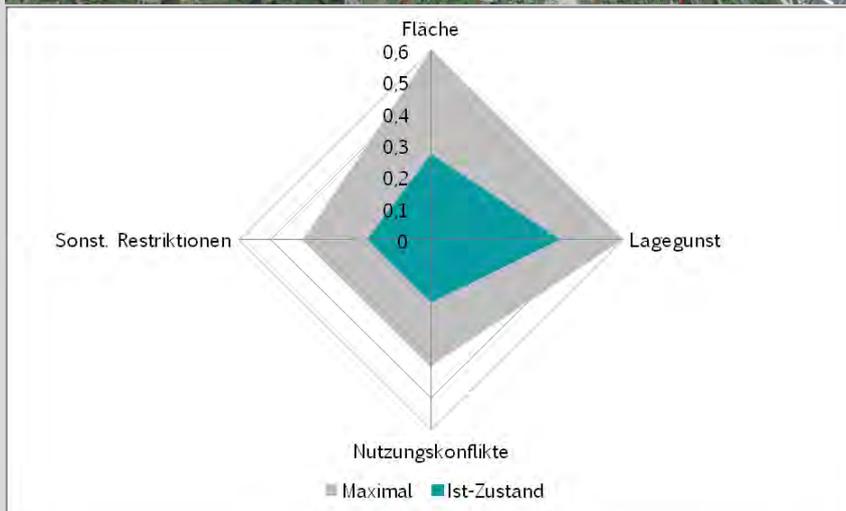
### 7.3.8 32 An der Stadtautobahn

Der rd. 22 ha umfassende Suchraum Nr. 32 liegt westlich der Standorte Schmarl Industriestraße (vgl. Kap. 7.1.15) sowie des Fischereihafens (RFH), von denen sie durch die Bahntrasse in Richtung Warnemünde<sup>313</sup> getrennt wird. Westlich des Suchraums verläuft die Bundesstraße 103 und südlich die Straßenbahnschienen in Richtung Lichtenhagen (z.B. Linien 1 und 5). Aktuell ist der Bereich großflächig durch dichten Baumbestand geprägt und fungiert als städtische Grünachse und Zwischenbereich (auch Abstandsfläche) verschiedener Nutzungen.

Weil das östliche Umfeld im Bereich des RFH in den vergangenen Jahren stark durch Gewerbebetriebe nachgefragt wurde und auch zukünftig weitere Entwicklungen zu erwarten sind, die zu einer weiteren Stärkung dieser Lage beitragen sollten, kann grundsätzlich auch von einem entsprechenden Ansiedlungsinteresse in dieser Lage ausgegangen werden. Das Entwicklungspotenzial dieses Suchraums ist aus aktueller Sicht allerdings differenziert zu bewerten, zumal eine äußere Erschließung einen entsprechenden Verkehrsknoten an der westlich verlaufenden B 103 erforderlich machen würde.<sup>314</sup>

Bei der Anbindung wäre dabei eine zügige und v.a. die leichte Ein- und Ausfahrt zu gewährleisten, die auch den Verkehrsfluss auf der Stadtautobahn nur geringstmöglich einschränkt (per Lichtsignalknoten). Eine solche verkehrspolitische Maßnahme wäre allerdings auch vor dem Hintergrund zu bewerten, dass im Rahmen eines bereits laufenden Planfeststellungsverfahrens bereits am südlich gelegenen Knoten Evershagen umfassende Erweiterungsmaßnahmen geplant sind (vgl. Kap. 7.1.22, Standort „Jägerbäk“), sodass weitere Baumaßnahmen unmittelbar nördlich schwer durchsetzbar erscheinen. Ohne eine

Abb. 104 Suchraum an der Stadtautobahn (32)



Suchraum	Flächenumfang, brutto (qm)
32 An der Stadtautobahn	223.015

**Standorttyp:** Handwerk und Kleingewerbe (ggf. Hochwertiges GE und teilw. Logistik)

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

<sup>313</sup> Zugleich besteht ein direkter Zugang zum Bahnhof Evershagen.

<sup>314</sup> Der südlich gelegene Schmarler Damm könnte nach erstem Ermessen lediglich in einem kleinen Teilstück, zwischen Bahntrasse und Straßenbahnlinie, angebunden werden.

gleichzeitige Anbindung an den südwärts gerichteten Straßenverkehr, wäre eine solche Maßnahme allein jedoch unzureichend, um einen attraktiven Gewerbestandort zu entwickeln.

Hinzu kommt, dass in der Stadtentwicklung Rostocks diese großflächige Grünfläche v.a. als strukturgebendes Element eine wichtige Rolle spielt(e), indem eine räumlich-funktionale Trennung des traditionell industriell genutzten Warnowufers im Stadtteil Schmarl von der in Plattenbauweise errichteten Großwohnsiedlung Evershagen erzeugt wird.<sup>315</sup> Dies brachte auch mit sich, dass in den vergangenen Jahrzehnten ein wertvoller Landschafts- und Naturraum in Zentrennähe gesichert wurde und sich über viele Jahre hinweg weiterentwickeln konnte, sodass schließlich zwei Bereiche innerhalb des entstandenen Grünzugs nach Landesnaturschutzrecht sogar als Biotop geschützt wurden.<sup>316</sup> So müssten auch die naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen im Hinblick auf notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in eine abschließende Bewertung mit einbezogen werden.

Diese Rahmenbedingungen erschweren die gewerbliche Nutzbarmachung dieses Standortes maßgeblich und sollten keinesfalls leichtfertig irgendeiner Umnutzung geopfert werden. Sollte man von dieser gutachterlichen Empfehlung abweichen wollen, so erscheint die Umsetzung innovativer gewerblicher Konzepte auf „halber Strecke“ zwischen Stadtzentrum und Warnemünde hierfür am ehesten geeignet zu sein.<sup>317</sup> In einem solchen Fall käme dieser Standort für die Entwicklung im Bereich „Kleingewerbe und Handwerk“, ebenso wie für moderne Angebote der Innenstadtlogistik, in Betracht, sollte im Falle einer Realisierung angesichts der beschriebenen Ausgangslage aber keinesfalls rein privaten Verwertungsabsichten unterworfen werden, sondern eine intensive Nutzung mit hoher Arbeitsplatzdichte gewährleisten. Die planungsrechtlichen Festsetzungen und innere Erschließungssysteme sollten in einem solchen Fall auch den bestehenden Grünkeil aufgreifen und eine hochwertige öffentliche Grüngestaltung mit Einbindung in den Fuß- und Radverkehr realisieren.

### 7.3.9 29 & 09 Südl. Jägerbäk & Immendiek

Einen weiteren Suchraum im Stadtgebiet Evershagen stellt die südlich des Schmarler Damms gelegene Fläche Nr. 29 dar, die ohne Unterbrechung in den Suchraum Nr. 09 übergeht, sodass beide Standorte zusammen zu betrachten sind.

Der rd. 40 ha große Suchraum Nr. 29 liegt unmittelbar südlich der Fläche Nr. 32, von der sie sich aufgrund der Lagemerkmale jedoch grundlegend unterscheidet. So wird der Suchraum im nördlichen Abschnitt von der Straße An der Jägerbäk durchschnitten, die als Hauptzubringer dient und an der sich bereits ein Gewerbegebiet herausgebildet hat (Jägerbäk, GE.5.5; vgl. auch Kap. 7.1.22). Das Bestandsgebiet wird vom hiesigen Suchraum auf allen Seiten umschlossen, sodass dieser zugleich das Erweiterungspotenzial des Standortes GE.5.5 vorgibt.

Aktuell wird die Fläche durch sechs Kleingartenanlagen (KGV „Uns lütt Eck“, KGV „Hanne Nüte“, KGV „Marienehe“, KGV „Schöne Aussicht“, KGV „Jägerbäk“ und KGA „An ´n Immendiek“) bewirtschaftet, wovon drei nördlich des Hauptzubringers liegen. Eine gewerbliche Umwidmung wird mit den daraus erwachsenden Nutzungskonflikten umgehen müssen und sollte daher gut begründet werden.

Tatsächlich sind die Ausgangsbedingungen zur gewerblichen Nutzung für diesen Abschnitt des Grünzuges weitaus günstiger als weiter nördlich an der Stadtautobahn. So liegen einerseits keine besonderen Anforderungen seitens des Natur- und Umweltschutzes vor, da die Fläche bereits bewirtschaftet wird. Andererseits weist dieser Suchraum, anders als der Standort Nr. 32, über die Straße An der Jägerbäk eine bereits bestehende verkehrliche Anbindung an beide Richtungen der B 103 sowie auf östlicher Seite an den Fritz-Triddelfitz-Weg auf.

---

<sup>315</sup> Der Zuschnitt dieses, östlich durch die Bahnlinie begrenzten, Freiraums markiert zugleich die Grenze des Stadtteils Evershagen.

<sup>316</sup> „Verbuschtes Landröhricht, südlich der Bahnstation Evershagen“ und „Feuchtbiotop zwischen E55 und Hundsburgallee“

<sup>317</sup> Zu denken wäre auch an eine Kombination mit Nutzungen durch Maritimes Gewerbe bei gleichzeitiger Ausrichtung auf den Freizeitsektor (z.B. Segelmacher, maritimes Handwerk etc.)

Vor allem aber profitiert die Lage von dem geplanten Ausbau des Verkehrsknotens Evershagen, wonach von der Ausfahrrampe Ost eine weitere Abzweigung südlich durch den Suchraum vorgesehen ist, die westlich am GE.5.5 entlangführt und eine Nord-Süd-Verbindung zwischen Schmarler Damm

und An der Jägerbäk herstellt. Hierdurch wird eine direkte Verbindung der Stadtteile Schmarl und Evershagen realisiert, sodass perspektivisch die westlich der Stadtautobahn gelegenen Gebiete, ebenso wie die nordöstlichen Lagen am Warnowufer noch schneller erreichbar werden.

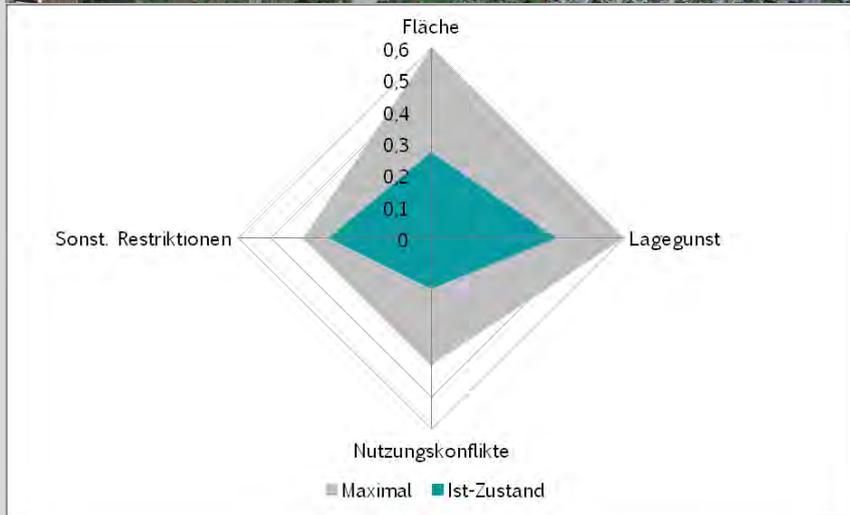
Des Weiteren verfügt die Lage mit dem S-Bahnhof Rostock-Marienehe über eine entsprechend gute ÖPNV-Anbindung.

Die begünstigte Lage wird auch durch die drei unmittelbar an den Suchraum angrenzenden Gewerbegebiete deutlich: nördlich das bereits genannte GE.5.5, westlich das GE.5.2 und östlich das GE 7.3,<sup>318</sup> welches in den letzten Jahren eine deutliche Aufwertung erfuhr.

Wesentlich wird die Entwicklungsrichtung des Suchraums sowohl durch den Gewerbestandort Jägerbäk (GE.5.5) als auch durch den Standort GE.5.2 bestimmt. Ersterer umfasst größere Lagerflächen und einzelne emittierende Nutzungen sowie Betriebe des Kfz-Gewerbes, des Großhandels und einzelne Unternehmensdienstleister (vgl. auch Kap. 7.1.22).

Im westlichen Gebiet finden sich wiederum, neben mehreren modernen Standorten größerer Kfz-Händler einige klassische gewerbliche Nutzer, die von der direkten Lage im Stadteingangsbereich zwischen Hamburger Straße und B 103 profitieren (vgl. Kap. 7.1.21).

Abb. 105 Suchraum Südl. Jägerbäk (29)



Suchraum	Flächenumfang, brutto (qm)
29 Südlich Jägerbäk	402.132

**Standorttyp:** Klassisches Gewerbegebiet (nördlich: Emissionsintensives Gewerbe)

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

<sup>318</sup> Der 2011 beschlossene Bebauungsplan Nr. 07.W.154 sieht in erster Linie eine Wohngebietsfestsetzung für den Bereich nördlich des Mariken-un-Jehann-Weges vor. Dies ist eine Konsequenz der bislang durch Lärmschutzfestsetzungen stark eingeschränkten gewerblichen Nutzung und verdeutlicht die Umwidmungstendenz in diesem Bereich.

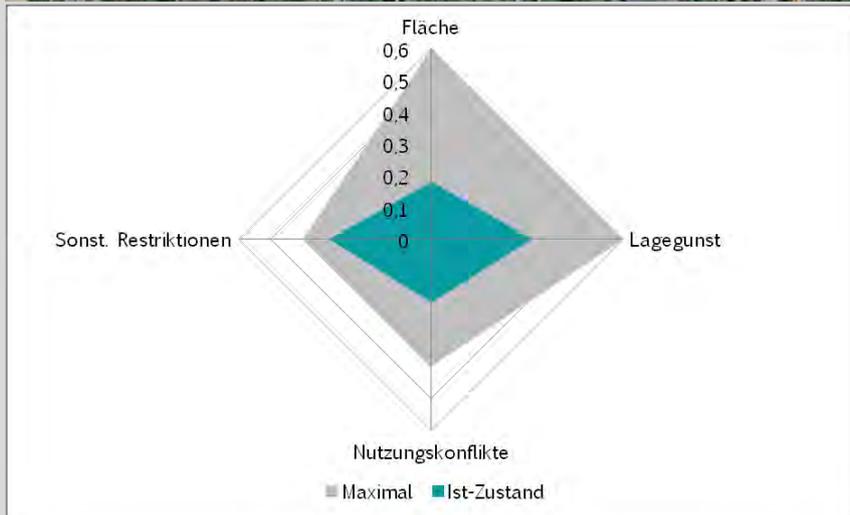
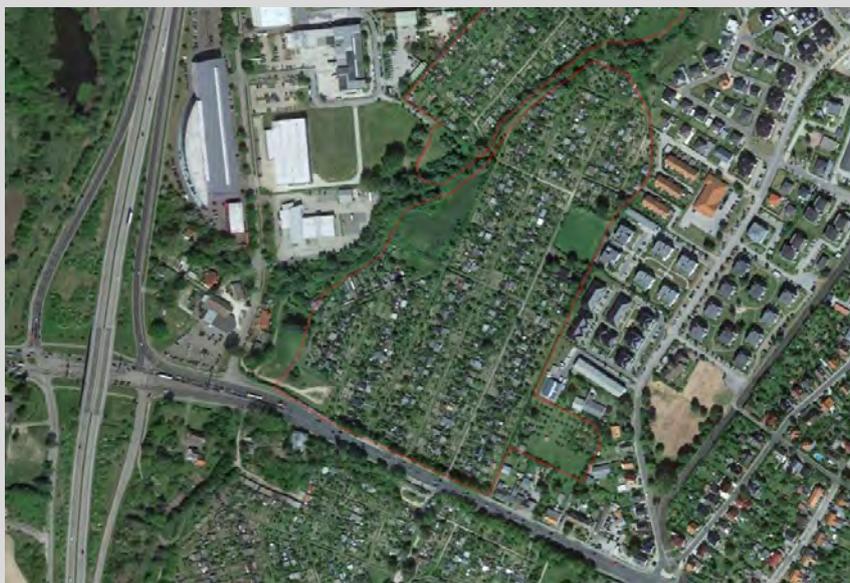
Das südöstlich angrenzende GE 7.3 weist hingegen eine starke Nutzungsmischung (Moya Kulturbühne Rostock, Hotel, Gastronomie, Kfz-Werkstatt, Einzelhandel, Bildungszentrum u.a.) und einen deutlich urban geprägten Charakter auf (Typus „Handwerk und Kleingewerbe“), der in Kap. 7.1.20 näher beschrieben wurde.

Insofern bietet der Suchraum verschiedenste Anknüpfungsmöglichkeiten, wobei die südlich heranwachsende Wohnbebauung bzw. die weiteren dahingehenden Planungen, wie genannt, wesentlich über den Standorttyp entscheiden werden.

Eine gewerbliche Nutzung dieses Suchraums kann, im Gegensatz zur Fläche 32, ausdrücklich empfohlen werden. Mit den aktuellen Verkehrsplanungen drängt sich eine gewerbliche Nutzung zugleich auf. Um Konflikte mit den angrenzenden Wohnlagen zu vermeiden, sollte jedoch durch die innere Erschließung, Parzellierung und auch eine Feinsteuerung gem. § 1 Abs. 4-10 BauNVO eine innere Ausdifferenzierung dieses Standortes erfolgen, sodass er sich zugleich für verschiedene Standorttypen eignen kann.

Sollte eine Umwidmung auch des direkt anschließenden Suchraums 09 (Immendiek) diskutiert werden, so wäre im Zuge einer gewerblichen Nutzung im Norden dieser südlichere Standort sicherlich überwiegend – mit einigem Abstand zur Straße (und passiven wie aktiven Lärmschutzmaßnahmen, oder einer mischgenutzten Zone) – für die weitere Entwicklung von Wohnbauflächen geeignet.<sup>319</sup> Eine gewerbliche Entwicklung

Abb. 106 Suchraum Immendiek (09)



Suchraum	Flächenumfang, brutto (qm)
09 Immendiek	111.135

Standorttyp: Handwerk und Kleingewerbe

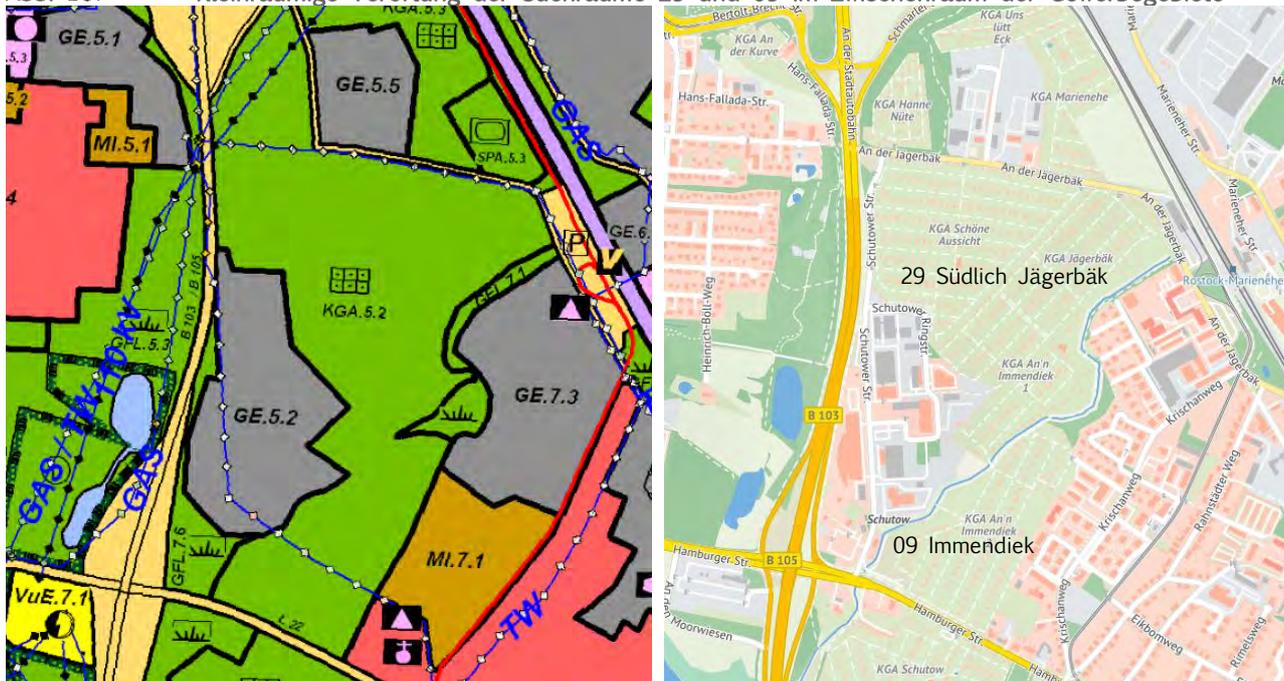
Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

<sup>319</sup> Ähnliche Ansätze finden sich auch am südlichen Kirschanweg. Ansätze Die Lage des Suchraums 09 unmittelbar an der Hamburger Straße (B 105) stellt zwar einen gewichtigen Standortfaktor dar, von dem Gewerbebetriebe profitieren können. Allerdings sollte aus gutachterlicher Sicht eine Konzentration der gewerblichen Nutzung im Bereich zwischen GE.5.2, GE.7.3 und GE.5.5 Vorrang gegenüber einer möglicherweise nur kleinteiligen Realisierung entlang der Straße haben (Gefahr eines „Flickenteppichs“). Immerhin wurde zuletzt ein Mischgebiet östlich des Suchraums 09 entwickelt. Die hiesige gutachterliche

würde sich dabei in erster Linie auf westlicher und nordwestlicher Seite konzentrieren, mit dem Ziel, einen zusammenhängenden Gewerbeschwerpunkt zu bilden.

Die innere Strukturierung des Gebietes kann dabei auch in Anlehnung an den Lauf des in Kritzmow entspringenden Baches erfolgen, der bereits das Neubaugebiet nördlich des Mariken-un-Jehann-Weges von den KGA „An ´n Immendiek“ und „Jägerbäk“ trennt. Zugleich bieten sich Potenziale, den Bachlauf als attraktives Raumelement in Szene zu setzen bzw. zugänglich zu machen.<sup>320</sup>

Abb. 107 Kleinräumige Verortung der Suchräume 29 und 09 im Zwischenraum der Gewerbegebiete



Quelle: Website Geoport HRO (Hintergrundkarte: Kartenbild © Hansestadt Rostock (CC BY 4.0) | Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und LKfS-MV)

### 7.3.10 16 Biestow südwestlich

Im Süden des Rostocker Stadtgebietes gelegen, befindet sich ein Suchraum, der mit rd. 201 ha bislang noch nicht weiter eingegrenzt wurde und somit eine stark unterschiedliche Struktur aufweist. Nach Bewertung anhand der NWA-Kriterien Fläche, Lagegunst, Nutzungskonflikte und sonstigen Restriktionen erweist sich der Suchraum Nr. 16 jedoch in Gänze als objektiv wenig geeignet, um eine gewerbliche Entwicklung in Gang zu setzen.

Einschränkungen ergeben sich durch die nur bedingt günstige Anbindung an regionale und überregionale Verkehrsstrassen<sup>321</sup> sowie durch die erst aufwendig herzustellende innere Erschließung samt äußerer Anbindung (auch ggf. Herstellung eines ÖPNV-Anschlusses etc.). So würden sich lediglich die Abschnitte zwischen der Groß Stover Straße und Klein Stover Weg (südöstlicher Teil) sowie im Norden die Lage entlang des Damerower Weges zur Anknüpfung an die bestehende Siedlungsstruktur eignen.

Empfehlung ist also von anderen Entscheidungen abhängig, die nicht antizipiert werden können. Eine Priorisierung dieses Projektes sollte zugleich von der realen Verfügbarkeit der anderen Suchräume (v.a. Nr. 29) abhängig gemacht werden.

<sup>320</sup> Z.B. auf ähnliche Weise, wie man dies auch am Standort GE.10.2 über den B-Plan 10.MI.138 praktiziert (vgl. Kap. 7.1.18).

<sup>321</sup> Die Autobahnanschlussstelle ist zwar von der Groß Stover Straße innerhalb von weniger als 5 km erreichbar, jedoch aktuell nur über eine Ortsdurchführung des Papendorfer Ortsteils Groß Stove (um schließlich auf die L 132 zu gelangen). Angesichts einer vermutlich großflächigen Erschließung dieses Suchraums (Vorüberlegungen der Stadt gehen von einem möglichen Umfang gewerblicher Bauflächen über 5 bis 10 ha aus, was entsprechende beschäftigten-, Kunden- und Lieferverkehre mit sich bringt), ist mit einer starken Zunahme des Verkehrs zu rechnen, wodurch die Ortsdurchfahrt deutlichen zusätzlichen Belastungen ausgesetzt würde. Es ist fraglich, ob die möglichen Standortvorteile diese Entscheidung rechtfertigen können.

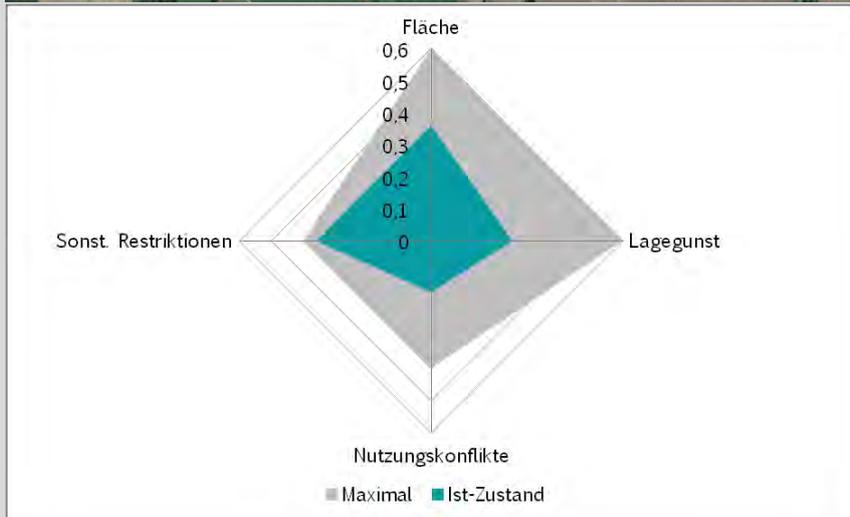
Dabei wäre wiederum nur im Süden von einer hinreichenden Kapazität der Straßen auszugehen, wohingegen eine Anbindung über den nördlichen Biestower Damm an den Südring eine Querung des Rostocker Ortskerns Biestow erfordert.

In besonderem Maße stünde in nördlicher Richtung die kleinteilige, dörfliche Siedlungsstruktur einer gewerblichen Neuentwicklung entgegen. Schließlich würde die äußere Anbindung sinnvollerweise südlich des Ortskerns Biestow erfolgen müssen.<sup>322</sup> Jeglicher Verkehr in Richtung des Südrings müsste dann aber durch den Ortskern fließen und wird entsprechende Konflikte mit sich bringen.<sup>323</sup> Die Belastung des Biestower Ortszentrum (historische Ortslage) erschiene unverhältnismäßig hoch, wenn man die aus gutachterlicher Sicht zu erwartenden gewerblichen Standortvorteile gegenüberstellt. Denn durch eine gewerbliche Entwicklung (auch in Kombination mit Wohnraumentwicklungen etc.) entstünde möglicherweise ein städtebaulicher „Fremdkörper“, da kein Anschluss an ein Bestandsgebiet möglich ist. Der neue Gewerbestandort wäre erst noch zu profilieren.

Dass sich zugleich zahlreiche geschützte Kleinbiotope auf dem Bereich des Suchraums befinden (v.a. südlich des Kringelgrabens), die im Falle einer Bebauung ggf. zu hohen Ausgleichserfordernissen führen würden, wird demgegenüber als vergleichsweise geringes Hindernis bewertet.

Weitaus sinnvoller erscheint somit in dieser Lage eine behutsame Erweiterung um zusätzliche Wohnbauflächen und der Schutz samt Ausbau bestehender Freizeit- und Erholungsfunktionen am Stadtrand.

Abb. 108 Suchraum Biestow südwestlich (16)



Suchraum	Flächenumfang, brutto (qm)
16 Biestow südwestlich	2.014.955

**Standorttyp:** Handwerk und Kleingewerbe

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

<sup>322</sup> Nur so ließe sich auch gewährleisten, dass eine weitere Wohnbauentwicklung im Norden und Westen des Siedlungskerns möglich bliebe.

<sup>323</sup> Dabei muss zugleich berücksichtigt werden, dass eine Neuentwicklung stets eine gewisse Flächengröße erfordert (idealerweise mehr als 20 ha), sodass der induzierte Verkehr zunehmend hoch ausfallen würde.

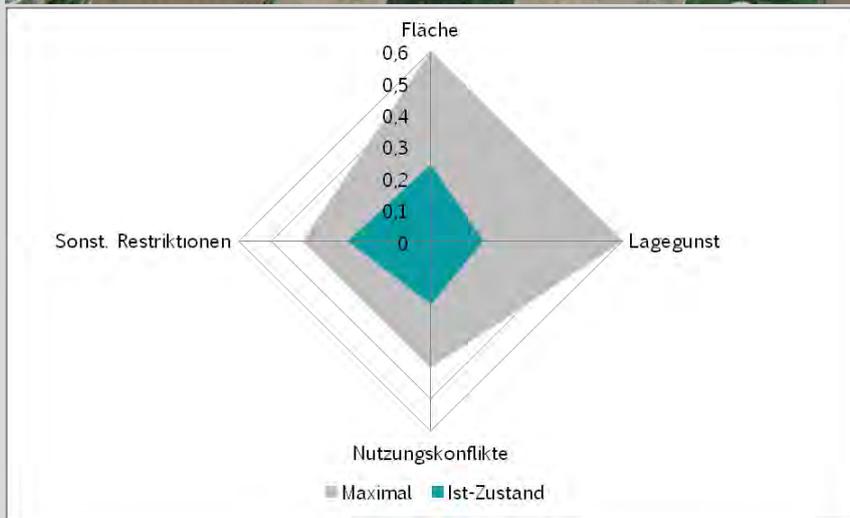
### 7.3.11 18 An der Schwaaner Landstraße

Eine weitere Möglichkeit zur Gewerbeflächenentwicklung wird im Bereich des rd. 45 ha umfassenden Suchraums Nr. 18, östlich und westlich der Schwaaner Landstraße, diskutiert. Der nördliche Abschnitt dieser Fläche, der bis an den Güterbahnhof (Abstellgleise) heranreicht, wird aktuell durch fünf Kleingartenanlagen genutzt. Im Norden schließt das Wohngebiet „An der Mühle“ an, dessen Entwicklung mit der 1. Änderung des B-Plans Nr. 09.WA.39 seit 2009 weiter vorangetrieben wurde.

Die Bewertung mittels Nutzwertanalyse (NWA) lässt diese Fläche als nur bedingt geeignet erscheinen.

Auf nördlicher Seite muss in Kauf genommen werden, dass kein direkter räumlicher Zusammenhang mit dem nördlich gelegenen Standort von Nordex Energie bzw. dem Gebiet um das E-Werk (eG.9.1) hergestellt werden kann. Folglich würde ein neuer Gewerbestandort entstehen, was i.d.R. mit Anlaufschwierigkeiten in der Vermarktung und Schwierigkeiten bei der Profilierung verbunden ist. Hinzu kommt die sich abzeichnende fortschreitende Umwidmung von KGA-Flächen zu Wohnraum, wodurch sich ggf. einige Nutzungskonflikte verstärken könnten, die nur durch entsprechend hohe Emissionsbeschränkungen bzw. aktive<sup>324</sup> und v.a. passive<sup>325</sup> Lärmschutzmaßnahmen zu bewerkstelligen sind.

Abb. 109 Suchraum An der Schwaaner Landstraße (18)



Suchraum	Flächenumfang, brutto (qm)
18 An der Schwaaner Landstraße	449.299

**Standorttyp:** Klassisches Gewerbegebiet + Hochwertiges Gewerbegebiet

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

<sup>324</sup> Aktive Lärmschutzmaßnahmen an Verkehrswegen sind durch lärmindernde Linienführung, Straßendeckschichten, Lärmschutzwälle /-wände, Einschnitts- und Troglagen oder Teil-/ Vollabdeckungen (z.B. Tunnel) möglich.

<sup>325</sup> Diese umfassen sämtliche schalltechnischen Verbesserungen an den Gebäuden (z.B. Lärmschutzfenster, Dämmung von Außenwänden und Dächern, Einbau von schalldämmten Wandlüftern etc.).

Demnach rückt v.a. der mittlere und südliche Bereich dieses Suchraums in den Mittelpunkt des Interesses. Schließlich erstreckt sich rückwärtig des Areals des Rostocker Pferdesportvereins eine große, landwirtschaftlich genutzte Fläche, die bis an den westlichen Gewerbestandort an der Nobelstraße angrenzt (GE.9.1).<sup>326</sup> Gleichzeitig kann als Lagevorteil die Möglichkeit gewertet werden, über die Tychsenstraße eine Anbindung an die Nobelstraße bzw. den Südring herstellen zu können, wodurch grundsätzlich eine Möglichkeit zur Osterweiterung des starken Gewerbestandortes an der Nobelstraße besteht. Sollte es gelingen, den Gewerbestandort GE.9.1 durch eine Erweiterung zwischen den Spangen der Nobelstraße und Schwaaner Landstraße zu entwickeln, so kann darüber im südlichen Stadteingangsbereich ein überaus attraktiver und zugleich finanzstarker Standort weiter positioniert werden.

Insbesondere werden dabei allerdings auch entsprechende städtebauliche und verkehrsplanerische Lösungen zur Überbrückung des Borngrabens erforderlich, dessen raumgliedernde Funktion gewissermaßen aufgehoben werden müsste, um den Standort als Gesamtgebiet zu positionieren. Hierzu wären mehrere parallele Verkehrsanbindungen, Fußwege und Grünflächengestaltungen erforderlich, was mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden wäre. Es muss bedacht werden, dass für die im GE.9.1 angesiedelten Betriebe der zentrale Standortfaktor die unmittelbare Lage am Stadteingang darstellt. Aufwendige Verkehrsführungen würden diesen Vorteil aufheben.

Aus gutachterlicher Sicht wird eine Ausweisung und Entwicklung dieses Standortes dann zu empfehlen sein, wenn die Orientierung in westliche anstatt in nördliche Richtung erfolgt und entsprechende Lösungen zur schnellen und einfachen Erreichbarkeit seitens der Nobelstraße gefunden werden.

### 7.3.12 17 Erweiterung Campus Satower Straße

Angesichts des offenkundigen Flächenmangels an wissenschaftsorientierten Gewerbestandorten und in Anbetracht der angestrebten Positionierung der Südstadt, stellt die in der Diskussion befindliche Erweiterung des Campus Südstadt im Umfeld des Universitätsareals Satower Straße eine interessante Entwicklungsoption dar.

Der fast 15 ha umfassende Suchraum Nr. 17 liegt südwestlich an den Südring angrenzend, zwischen Universitätsklinikum Südstadt und dem Zentrum für Radiologie sowie dem Campus an der Satower Straße.<sup>327</sup> Vom Südring aus ist die Fläche, die aktuell durch zwei Kleingartenanlagen („Windrose“ und „Beim Schuster“) belegt wird, durch mehrere Wohngebäuderiegel getrennt. Der zentrale Eingangsbereich zur Fläche liegt am Zentrum für Radiologie, wo sich auch die Stadtbahn-Haltestelle Mensa befindet. Die Mensa-Südrings sowie die Universitätsbibliothek liegen unmittelbar auf der gegenüberliegenden Seite des Südrings an der Albert-Einstein-Straße.

Eine Erweiterung des Campus Südstadt in diesem Bereich wird von der Universität Rostock perspektivisch angestrebt (gem. Wissenschaftskonzeption auf einer Fläche von rd. 5 ha), sodass das Entwicklungsinteresse bereits entsprechend hoch ist.<sup>328</sup> Dabei sehen die mittel- bis langfristigen Planungen der Stadt eine Nutzungsmischung durch Universitätsgebäude, An-Institute, außeruniversitärer Forschung, (ausgegliederten) Unternehmen sowie studentisches Wohnen im gesamten Bereich des Campus Südstadt vor. Schließlich ist dieser Campus neben dem Campus Ulmenstraße das Hauptentwicklungsgebiet der Universität Rostock, und man erwartet aus dem anregenden Umfeld auch eine weiter zunehmende Attraktivität für die private Wirtschaft.

---

<sup>326</sup> Dort haben sich neben dem Baumarkt und diversen Betrieben des Kfz-Gewerbes auch die DOT GmbH oder FMZ GmbH niedergelassen.

<sup>327</sup> Am Campus befinden sich u.a. die Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät, die Laborgebäude im Oskar-Kellner-Institut, das Gebäude der Professur für Geotechnik und Küstenwasserbau, der Neubau des Laborgebäudes für Tierforschung und eine Universitätssporthalle.

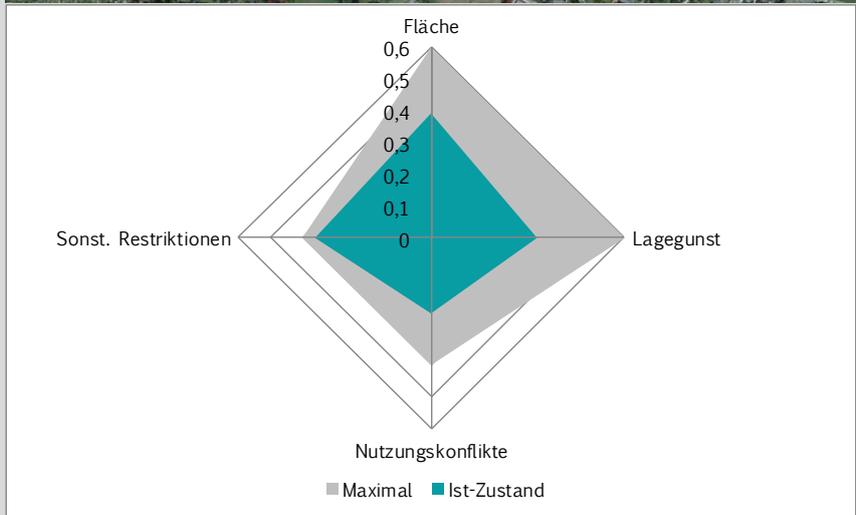
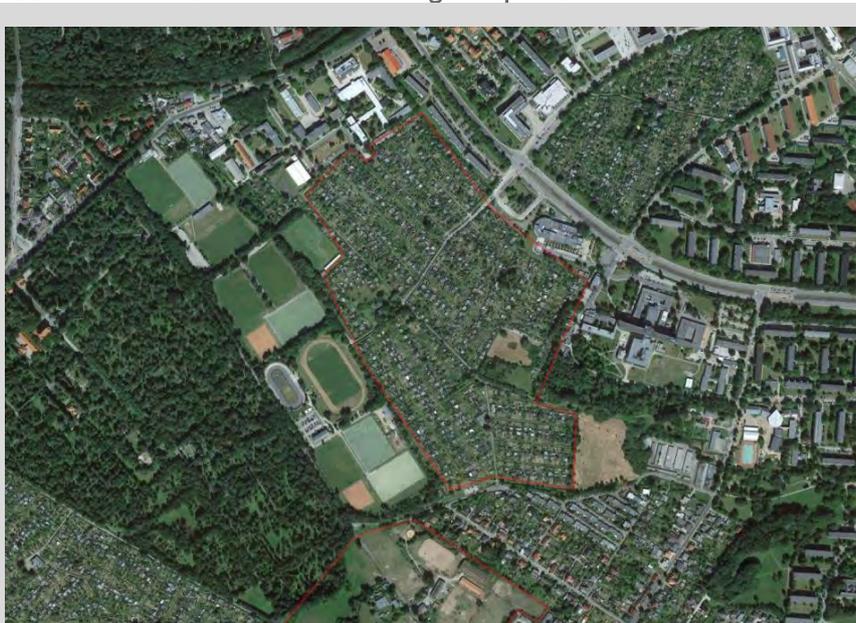
<sup>328</sup> In die Kalkulation fließt auch ein entsprechender Ausgleich für die Teilung der Fläche Albert-Einstein-Str./Beim Pulverturm mit ein. Erst vor wenigen Monaten wurde entschieden, dass die durch den aufgestellten B-Plan 09.SO.191 „Studieren und Wohnen beim Pulverturm“ vorgesehene Bebauung zwischen Albert-Einstein-Str., Max-von-Laue-Str. und Brahestraße von rd. 17 auf 15 Hektar reduziert wird. Somit wird eine Bebauung im Bereich der Kleingartenanlage „An 'n schewen Barg“ vorerst aufgeschoben.

Die Entwicklungen der vergangenen Jahre, wie etwa die Neubauten für das Institut für Physik, das Rechenzentrum mit Medienzentrum, die Grundsanierung der Gebäude des Maschinenbaus sowie das Forschungsgebäude des Departments Life, Light & Matter und der Neubau des Laborgebäudes für Tierforschung, verdeutlichen die Dynamik dieses Standortes.

Vor dem dargestellten Hintergrund lässt sich eine weitere Entwicklung des Suchraums aus gewerblicher Sicht empfehlen. Auch das Ergebnis der Nutzwertanalyse weist eine hohe Eignung des Standortes nach, die sich in erster Linie durch die günstige Anbindung und Umfeldnutzung sowie das gleichzeitige Fehlen nennenswerter Konfliktpotenziale ergibt. So gilt der Südring als Teil der Stadterweiterungsplanung nach 1950 als wesentlicher Baustein der Verbindung zur Stadtautobahn und zu einer geplanten Brücke über die Warnow<sup>329</sup> und auch der ÖPNV-Haltepunkt ermöglicht ein schnelles Erreichen der Innenstadt.

Wenn man die Entwicklung dieses Standortes an die bisherige Siedlungsstruktur anlehnen wollte, so wäre es sicherlich sinnvoll, den in das Gebiet verlaufenden Südring als Fortführung der Albert-Einstein-Straße auszubauen und eine Anordnung an der Bebauung der Satower Straße vorzunehmen. Ein solcher erster Bauabschnitt würde diesen Standort auch für spätere Entwicklungen vorbereiten, die nördlich des Südrings durch den B-Plan „Studieren und Wohnen beim Pulverturm“ angestoßen werden.

Abb. 110 Suchraum Erweiterung Campus Satower Straße (17)



Suchraum	Flächenumfang, brutto (qm)
17 Erweiterung Campus Satower Straße	147.076

**Standorttyp:** Hochwertiges Gewerbegebiet

Quelle: GoogleEarth, 2018; CIMA Beratung und Management GmbH, 2018

<sup>329</sup> Vgl. Lutz Braun (2014): Städtebauliche Analyse Rostock – Südstadt. Exemplar zur Bürgerinformation – 26. August 2014; Hrsg.: Hansestadt Rostock. Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

### 7.3.13 Zwischenfazit

Im vorangegangenen Kapitel 7.2 konnte deutlich gemacht werden, dass auch nach Anrechnung des als marktgängig eingeschätzten Potenzials innerhalb der Gewerblichen Entwicklungsflächen, das voraussichtlich rd. 7,8 ha (netto) beträgt,<sup>330</sup>, ein Defizit in Höhe von -38,5 ha (netto) bzw. ca. 50 ha Bruttofläche verbleiben wird.

Um dieses Flächendefizit abzuwenden, wurden in diesem Kapitel die relevanten Suchräume im Stadtgebiet Rostocks einer näheren Bewertung unterzogen.

Im Ergebnis kommen aus gutachterlicher Sicht insbesondere folgende Standorte zur Deckung des verbleibenden Gewerbeflächenbedarfs bis zum Zieljahr 2035 in Frage, wobei jeweils auf die in den einzelnen Kapiteln formulierten Entwicklungsempfehlungen hinzuweisen ist.

Abb. 111 Eignung der Suchräume im Rostocker Stadtgebiet

	Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbegebiet	Handwerk und Kleingewerbe	Hochwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark	Flächenumgriff, brutto (ha)
Erweiterung Campus Satower Straße (Suchraum 17)					X	14,7
An der Schwaaner Landstraße (Suchraum 18)			X		(X)	44,9
Südl. Jägerbäk (Suchraum 29)	X		X	(X)		40,2
Ehemalige Deponie Dierkow (Suchraum 25)			X		(X)	34,2
Lütten Klein südwestlich (Suchraum 05)			(X)	X		40,9
Küstenmühle (Suchraum 31) – wenn interkommunal			X	X		9,5
Immendiek (Suchraum 09) – bedingt geeignet				X		11,1
<b>Ergebnis der Zweiten Flächenbilanz, netto*</b>	-4,3	0**	-5,8	-19,6	-8,8	<b>-38,5</b>

Anmerkungen: Rundungsfehler möglich; X = möglich; (X) = unter bestimmten Voraussetzungen möglich

\* Das mögliche Flächenpotenzial durch Inanspruchnahme der gewerblichen Entwicklungsfläche Rostock-Mönchhagen fließt in dieses Ergebnis aus den o.g. Gründen nicht ein.

\*\* Im Ergebnis der Zweiten Flächenbilanz wird das Potenzial des Standorttyps „Verkehrsintensives Gewerbe“ unbeachtet gelassen. Dies begründet sich darauf, dass sich der ermittelte absolute Flächenbedarf (26,6 ha, netto) durch eine Entwicklung der Potenzialfläche im Innenbereich mehr als ausgleichen ließe.

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Das sich durch eine Realisierung ergebende Flächenpotenzial dieser Suchräume ist aus den bereits geschilderten Gründen kaum zu quantifizieren und wird daher als Flächenumgriff (brutto) ausgewiesen. Schließlich sind diese Suchräume nicht grundstücksscharf definiert und umfassen teilweise auch bestehende Siedlungsflächen, oder es sind nur Teilabschnitte von diesen Suchräumen geeignet.

Wenngleich aber die exakte Lage und der Umfang der denkbaren gewerblichen Bauflächen innerhalb dieser Suchräume noch nicht endgültig bestimmbar sein mag, so wäre das nach der zweiten Bilanzierung verbleibende Flächendefizit unter der Annahme der gutachterlich empfohlenen Entwicklungsrichtung hierüber jedoch gut auszugleichen.

<sup>330</sup> Das mögliche Flächenpotenzial des überregional bedeutenden Gewerbestandortes Rostock-Mönchhagen ist dabei nicht berücksichtigt.

Aufgrund der besonderen Stellung der Erweiterung des Campus an der Satower Straße (Hochwertiges Gewerbegebiet, Schwerpunkt wissensintensive Nutzungen) und des Standortes Südl. Jägerbäk, der als einziger Suchraum ein entsprechendes Potenzial auch zur Deckung der verbleibenden Flächenbedarfe emissionsintensiver Nutzungen aufweist, wird v.a. die Entwicklung dieser beiden Standorte einen Engpassfaktor am Flächenmarkt darstellen. Schließlich erscheint es aus heutiger Sicht schwierig, den Bedarf dieser beiden Standorttypen an anderer Stelle auszugleichen.

Der ermittelte hohe Restbedarf an Flächen mit besonderer Eignung für Betriebe des Handwerks und Kleingewerbes sowie auch an klassischen Gewerbegebieten sollte über die Inanspruchnahme der hier empfohlenen Standorte grundsätzlich leicht zu decken sein. Es existieren hinreichend viele Alternativen. Dort, wo es sich im Zuge der Projektentwicklung und anstehenden Investorengespräche anbietet, sollte dabei im Sinne einer Profilierung eine Schwerpunktsetzung erfolgen, zumal sich einige der genannten Suchräume sowohl für den einen als auch für den anderen Standorttyp eignen.

Ein Bedarf an zusätzlichen Standorten explizit für verkehrsintensive Betriebe wird unter der Annahme einer Realisierung von bereits planungsrechtlich gesicherten Flächen v.a. im Bereich des GVZ sowie auch von langfristigen Entwicklungspotenzialen am Standort Rostock-Mönchhagen<sup>331</sup> nicht gesehen. Sollten entsprechende Flächen mittel- bis langfristig jedoch nicht umsetzbar sein, so würde es sich empfehlen, v.a. durch entsprechende Stadt-Umland-Kooperationen solche i.d.R. flächenintensiven Gewerbe- und Industrieansiedlung zu ermöglichen (siehe dazu auch das nachfolgende Kap. 7.4).

Neben den dargestellten Entwicklungsflächen und Suchräumen ist zu berücksichtigen, dass die bisherige Betrachtungsebene auf das Stadtgebiet der Hansestadt Rostock beschränkt blieb. Insofern ein Unternehmen, das diesen Standort bereits ausgewählt hat, seinen Flächenbedarf jedoch nicht in Rostock selbst decken kann, wird in der Regel auch das Gewerbeflächenangebot im Umland in die individuelle Standortbewertung mit einbezogen. Von besonderem Interesse dabei ist, dass nicht nur in verschiedenen Umlandkommunen noch erhebliche Flächenpotenziale vorhanden sind. Auch die Hansestadt Rostock selbst verfügt über einige Flächen im Umland, die sie nachfragenden Betrieben eigenständig anbieten kann. So ist durchaus auch die Frage berechtigt, ob diese kommunalen Flächenpotenziale möglicherweise anders bewertet werden müssten als sonstige Gewerbeflächenangebote der Umlandgemeinden. Wäre dies der Fall, müssten solche Rostocker Umlandflächen ggf. in die Flächenbilanz mit einbezogen werden, da sie das Defizit ebenfalls decken können.

## 7.4 Stadt-Umland-Beziehungen und die Regiopole

Mit zunehmenden Flächenengpässen innerhalb der Stadt Rostock und der Notwendigkeit, einzelne Standorte auch räumlich zu entflechten, rücken immer stärker auch Überlegungen zur weiteren Intensivierung interkommunaler Kooperationen ins Blickfeld.

Eine zentrale Grundlage stellt dabei der Entwicklungsrahmen für den Stadt-Umland-Raum Rostock (SUR) dar, in dem entsprechende Kooperationsvereinbarungen v.a. zur gemeinsamen Vermarktung ausgewählter Gewerbebestände verbindlich festgehalten wurden. Darüber hinaus muss das Gewerbeflächenangebot im näheren Umland Rostocks auch aus Konkurrenz Gesichtspunkten betrachtet werden. Schließlich stellt jedes Flächenangebot, das aus Sicht des nachfragenden Investors mit dem Angebot der Stadt Rostock vergleichbar erscheint, eine mögliche Standortalternative dar.

Neben den Lagebeziehungen und der Erreichbarkeit des jeweiligen Absatz- und Beschaffungsmarktes werden dahingehend vor allem auch Unterschiede im Bodenpreisgefüge deutlich, die zumindest dann standortentscheidend werden können, wenn die anderen Standortfaktoren in ihrer Gesamtheit das

---

<sup>331</sup> Bei dem hier nicht bilanzierten Großgewerbebestandort Rostock-Mönchhagen ist eine Eignung nicht nur für verkehrsintensive Nutzungen denkbar, dies hängt jedoch ganz wesentlich von der Landesplanung und der Hafenenwicklung (s. RFK) ab.

Anspruchsniveau des Entscheidungsträgers in ähnlicher Weise erfüllen. Die Schaffung von Überkapazitäten am Flächenmarkt, oftmals eine Folge des kommunalen Standortwettbewerbs um Unternehmen, sollte wiederum tunlichst vermieden werden.

Dass die Hansestadt Rostock dabei vor allem in den Vorrang- und Vorbehaltsgebieten der Region, auch außerhalb des eigenen Gemeindegebietes, Eigentumsrechte an einigen Grundstücken hält, kann dahingehend grundsätzlich als Chance angesehen werden. Dies gilt auch im Hinblick auf mögliche interkommunale Ansiedlungsstrategien. Jedoch sollte nicht ausgeblendet werden, dass die planungsrechtliche Festlegung solcher Gebiete nicht zwingenderweise einer einzelbetrieblichen Perspektive folgt und sich mitunter große Qualitätsunterschiede bei diesen Flächen auftun. Die Auszeichnung als Vorranggebiet allein stellt für das Unternehmen kein entscheidendes Qualitätsmerkmal einer Gewerbefläche dar, sondern ist in aller Regel ein flächenpolitisches Instrumentarium, der der stetigen Überprüfung bedarf.

Vor diesem Hintergrund erfolgt in diesem Kapitel abschließend eine grundsätzliche Betrachtung der relevanten Flächenangebote im Umland der Hansestadt Rostock, die aus der Perspektive möglicher Standortkooperationen einerseits und denkbarer Konkurrenzlagen andererseits erfolgt.

### 7.4.1 Regiopolregion Rostock

Angesichts der zunehmenden Bedeutung räumlich-funktionaler Arbeitsteilung, gewinnt die Idee der Regiopole immer mehr an Bedeutung. Die Regiopole stellt ein Raumgebilde dar, das 2007 als Forschungsprojekt des Fachgebietes Stadt- und Regionalplanung der Universität Kassel Einzug in die raumwissenschaftliche Debatte hielt und seit einigen Jahren an raumplanerischem Interesse gewinnt. Dies betrifft auch die planerische Steuerung gewerblicher Entwicklungen.

Der Begriff der „Regiopole“, der sich aus regio (Region) und polis (Stadt) zusammensetzt, wurde in erster Linie zur Beschreibung von Entwicklungspotenzialen kleiner Großstädte außerhalb der Metropolregionen entworfen, welche als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung für ihre Regionen in der globalisierten Welt gesehen werden. Ähnlich dem Konzept der „Metropolregion“, soll auch die Regiopolregion, wenngleich auf kleinräumigerer Ebene, einen Standortraum mit regionalen Steuerungs- und Dienstleistungsfunktionen sowie zugleich einen Verflechtungsbereich mit einem institutionalisierten Kooperationsraum lokaler und regionaler Akteure darstellen. Einen besonderen Stellenwert erhält das Konzept dadurch, dass auch in den aktuellen Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, die von der MKRO im März 2016 beschlossen wurden, gefordert wird, dass „Initiativen zur Weiterentwicklung von Stadtregionen, mit denen Wachstums- und Innovationsprozesse in Räumen abseits der Metropolregionen als Prozesse der Selbstorganisation auf Initiative regionaler Akteure befördert werden können (im Sinne von Regiopolyen), [...] dabei unterstützt werden [sollen].“<sup>332</sup>

Die Regiopolregion Rostock wird von der Hansestadt Rostock und dem umgebenden Verflechtungsraum gebildet, der den Landkreis Rostock mit den drei Mittelzentren (MZ) Bad Doberan, Güstrow und Teterow umfasst, sowie die Stadt Ribnitz-Damgarten (MZ) im Landkreis Vorpommern-Rügen. Der Ansatz der Regiopolregion Rostock wurde bereits im neuen Landesraumentwicklungsprogramm des Landes Mecklenburg-Vorpommern verankert.<sup>333</sup> Auch wurde eine eigene Geschäftsstelle der Regiopolregion eingerichtet, wobei man keine rechtlich verbindliche Zusammenarbeit der Kommunen vorsieht, sondern eine informelle Kooperation vereinbarte.<sup>334</sup> Darüber hinaus wurde im Jahr 2016 von Rostock und den

---

<sup>332</sup> Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, Beschlossen von der 41. MKRO am 9. März 2016, S. 6

<sup>333</sup> Das aktuelle Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) trat am 9. Juni 2016 in Kraft. Das LEP M-V bildet die Grundlage für alle weiteren räumlichen Planungen, also für die Regionalen Raumentwicklungsprogramme (RREP) in den vier Planungsregionen des Landes Mecklenburg-Vorpommern und für die Planungen der Kommunen.

<sup>334</sup> Hierzu zählen neben der Hansestadt Rostock der Planungsverband Region Rostock, der Landkreis Rostock, die Industrie- und Handelskammer zu Rostock, die Region Rostock Marketing Initiative e.V., das Land Mecklenburg-Vorpommern sowie seit 2014 die Mittelzentren Bad Doberan, Güstrow, Ribnitz-Damgarten und Teterow. (<http://www.planungsverband-rostock.de/themenprojekte/regiopolregion-rostock/> (Zugriff am 21.08.2017)).

fünf weiteren kleineren Großstädten Bielefeld, Erfurt, Paderborn, Siegen und Trier eine interkommunale Vereinbarung zum Deutschen RegioPole-Netzwerk unterzeichnet. Dabei nimmt die Regiopole Rostock gewissermaßen eine Vorreiterrolle ein. So wurden vom Initiativkreis der Regiopole Rostock für die Regiopolen in Deutschland einige Ziele definiert, die weitreichende Folgen haben dürften.<sup>335</sup>

Im Kern werden von der Regiopole Rostock bislang klassische Ziele eines regionalen Marketings verfolgt. So sollen nach innen gerichtet die Kräfte und Partner unter einem Dach gebündelt werden, um das Selbstverständnis und die Identität der Region Rostock zu schärfen. Nach außen soll die Regiopole Rostock durch den gesteigerten Imagegewinn als starker Wirtschaftsstandort mit den Schwerpunkten Wissensgesellschaft und Kultur positioniert und wahrgenommen werden.<sup>336</sup>

Bisherige Projekte der Regiopole Rostock sind dabei etwa das Festival regio:polis, ein Kunst- und Kulturfestival, das zuletzt im Juni 2017 stattfand, die erfolgreiche Bewerbung Rostocks um die „Hauptstadt des fairen Handels“ (2013) und die Mitgliedschaft bei der Kampagne Fairtrade Towns, an der sich seit 2012 über 80 Geschäfte und über 40 gastronomische Betriebe in Rostock beteiligen, ebenso wie die Etablierung von Mitfahrergemeinschaftsstrukturen zwischen einzelnen Kommunen bzw. Vereinen der Region.<sup>337</sup>

Projekte mit unmittelbarem Bezug zur gemeinsamen Entwicklung oder Vermarktung von Gewerbestandorten gibt es auf dieser Ebene bislang noch nicht. Jedoch ist zu erwarten, dass durch die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung, die unter anderem im Entwicklungsrahmen für den Stadt-Umland-Raum Rostock (SUR) zum Ausdruck kommen, eine verstärkte Zusammenarbeit auch in diesem Themenfeld Einzug in die Planungspraxis der Regiopole Rostock halten wird. Dies wird nicht zuletzt auch in dem formulierten Ziel deutlich, den Regiopolenstatus im Bund-Länderfinanzausgleich und im kommunalen Finanzausgleich der Länder besonders zu berücksichtigen.

## 7.4.2 Stadt-Umland-Raum Rostock (SUR)

Gemäß dem Programmsatz 3.3.3 (1) des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V, 2016) bildet das Oberzentrum Rostock zusammen mit den dazugehörigen Umlandgemeinden den Stadt-Umland-Raum Rostock (SUR).<sup>338</sup> Die Abgrenzung hat den Charakter eines Ziels der Raumordnung,<sup>339</sup> und die Gemeinden unterliegen dabei einem besonderen Kooperations- und Abstimmungsgebot.<sup>340</sup>

Das Stadt-Umland-Konzept Rostock bildet die Grundlage für die interkommunalen Abstimmungen, etwa bei der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, der Infrastrukturentwicklung und Freiraumentwicklung. Es ist nicht nur Beurteilungs- und Entscheidungsgrundlage für Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung des Raums, sondern gemäß Programmsatz 3.3.3 (5) LEP M-V auch Grundlage für den Einsatz von Förderinstrumentarien des Landes. Damit wird der Stadt-Umland-Raum Rostock zum Kern der Regiopole Rostock und der hierzu gefasste Entwicklungsrahmen durch die Selbstbindung der Stadt und der Gemeinden gewinnt eine hohe entwicklungsstrategische Bedeutung.

Im Zusammenhang mit der Gewerbeflächenkonzeption sollen nachfolgend die wirtschaftlichen Ziele des Entwicklungsrahmens für den SUR im Mittelpunkt stehen.

---

<sup>335</sup> Siehe <http://www.regiopole.de/ueber-regiopole/ziele/> (Zugriff am 05.10.2017)

<sup>336</sup> Vgl. dazu IHK zu Rostock: Rostock – Vorreiter als erste Regiopole Deutschlands

<sup>337</sup> Hieran arbeiten die Vereine de DROM aus Kröpelin und Pferdemark Quartier aus Bützow zusammen mit schwedischen Partnern im South-Baltic-Projekt "Mobile together".

<sup>338</sup> Der Stadt-Umland-Raum Rostock umfasst gem. dem Entwicklungsrahmen für den Stadt-Umland-Raum Rostock die kreisfreie Kernstadt Rostock sowie die 23 kreisangehörigen Umlandgemeinden Admannshagen-Bargeshagen, Benitz, Bentwisch, Börgerende-Rethwisch, Broderstorf, Damm, Elmenhorst/ Lichtenhagen, Gelbensande, Kavelstorf, Kessin, Klein Kussewitz, Kritzmow, Lambrechtshagen, Mönchshagen, Nienhagen, Papendorf, Pölchow, Poppendorf, Roggentin, Rövershagen, Stäbelow, Steinfeld und Ziesendorf. (Gebietsstand 31.12.2001).

<sup>339</sup> Stadt-Umland-Räume stellen, neben den Ländlichen Räumen und den Ländlichen Gestaltungsräumen, eine eigenständige Raumkategorie dar.

<sup>340</sup> Vgl. Programmsatz 3.3.3 (2) LEP M-V sowie auch RREP, Ziffer 3.1.2

Aussagen zur Gewerbeentwicklung im SUR beziehen sich insbesondere auf den unter Programmsatz G 3.1.2 (2) RREP MM/R gefassten Grundsatz, „[n]eben dem Oberzentrum Rostock [...] die flächenintensive Gewerbe- und Industrieansiedlung im Stadt-Umland-Raum Rostock auf die gewerblichen und industriellen Vorranggebiete Rostock-Mönchhagen und Rostock-Poppendorf“ zu konzentrieren und „[w]eitere Unternehmensansiedlungen [...] vorzugsweise auf die festgelegten regional bedeutsamen Vorbehaltsgebiete Gewerbe und Industrie sowie auf die gemäß Entwicklungsrahmen des Stadt-Umland-Raumes Rostock vorhandenen Gewerbe- und Industrieflächenpotenziale“ zu lenken. Da das Regionale Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock (2011) und der Entwicklungsrahmen parallel aufgestellt wurden, liegen dahingehend keine Abweichungen der Aussagen vor.

Wesentliche Entscheidungsgrundlage des Entwicklungsrahmens für den SUR ist die 2009 erfolgte Ermittlung freier Gewerbeflächen im Stadt-Umland-Raum, die anhand unterschiedlicher Planungsstände zusammengefasst wurden.<sup>341</sup> Hierbei konzentrierte man sich aus verschiedenen Gründen auf Gewerbliche Bauflächen ab einer Größe von 5 bzw. 10 ha (5 ha im Umland, 10 ha in der Hansestadt Rostock). Im Ergebnis wurde ein Potenzial in der Größenordnung von zusammen rd. 468 ha unbebauter Gewerbe- und Industrieflächen erfasst (Rostock-Mönchhagen und Rostock-Poppendorf inbegriffen).<sup>342</sup> Da im Zuge der Aufstellung des RREP MM/R weitere Flächen hinzukamen (neben den Vorranggebieten die Vorbehaltsgebiete Rostock-Seehafen Ost, Rostock-Seehafen West, Bentwisch, Dummerstorf und Poppendorf-Nord), vergrößerte sich das Potenzial an GE- und GI-Flächen im SUR weiter.<sup>343</sup>

Aufbauend auf dieser Bestandserfassung verständigte man sich schließlich auf gemeinsame Leitlinien der Gewerbeflächenentwicklung im SUR, die eine interkommunale Zusammenarbeit in folgenden Schwerpunktgemeinden vorsehen:

- Hansestadt Rostock
- Gemeinden Poppendorf und Klein Kussewitz
- Gemeinde Mönchhagen
- Gemeinde Bentwisch
- Gemeinde Broderstorf
- Gemeinde Roggentin
- Ortsteil Kavelstorf der Gemeinde Dummerstorf
- Gemeinden Kritzmow und Stäbelow
- Gemeinden Papendorf und Pölchow.

Entsprechend der Flächenerfassung, der landes- und regionalplanerischen Vorgaben und der benannten Schwerpunktgemeinden, steht im Entwicklungsrahmen die gemeinsame Vermarktung nachfolgend dargestellter Gewerbe- und Industrieflächen im Stadt-Umland-Raum im Vordergrund. Parallel dazu wurde als Leitlinie festgehalten, ein interkommunales Flächenmanagement im Interesse einer aktiven und wettbewerbsorientierten Ansiedlungs- und Entwicklungsförderung von Unternehmen einzurichten. Hinsichtlich der Entwicklung und Vermarktung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete orientierte man sich im Entwicklungsrahmen (2011) an den Vorgaben der Raumordnung. Bezüglich der rd. 326 ha umfassenden Flächenpotenziale mit regionaler Bedeutsamkeit, wird darin vereinbart, dass diese im Rahmen gemeindeübergreifender Kooperationen zur Ansiedlung von Gewerbe und Industrie beworben werden. Dabei sollen die gemeinsamen Aktivitäten ausdrücklich nicht auf die im Entwicklungsrahmen benannten Flächen beschränkt bleiben, sondern grundsätzlich auch die darin nicht betrachteten

---

<sup>341</sup> Dabei sollten zugleich auch die lokalen Standortbedingungen, wie Größe, Verfügbarkeit und Nutzungseinschränkungen sowie kommunale und betriebliche Entwicklungsabsichten berücksichtigt werden (vgl. Entwicklungsrahmen für den Stadt-Umland-Raum Rostock, 2011). Die Flächenerfassung beschränkte sich jedoch ausschließlich auf die in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sowie mit den im LEP M-V gesicherten Flächen für Gewerbe und Industrie.

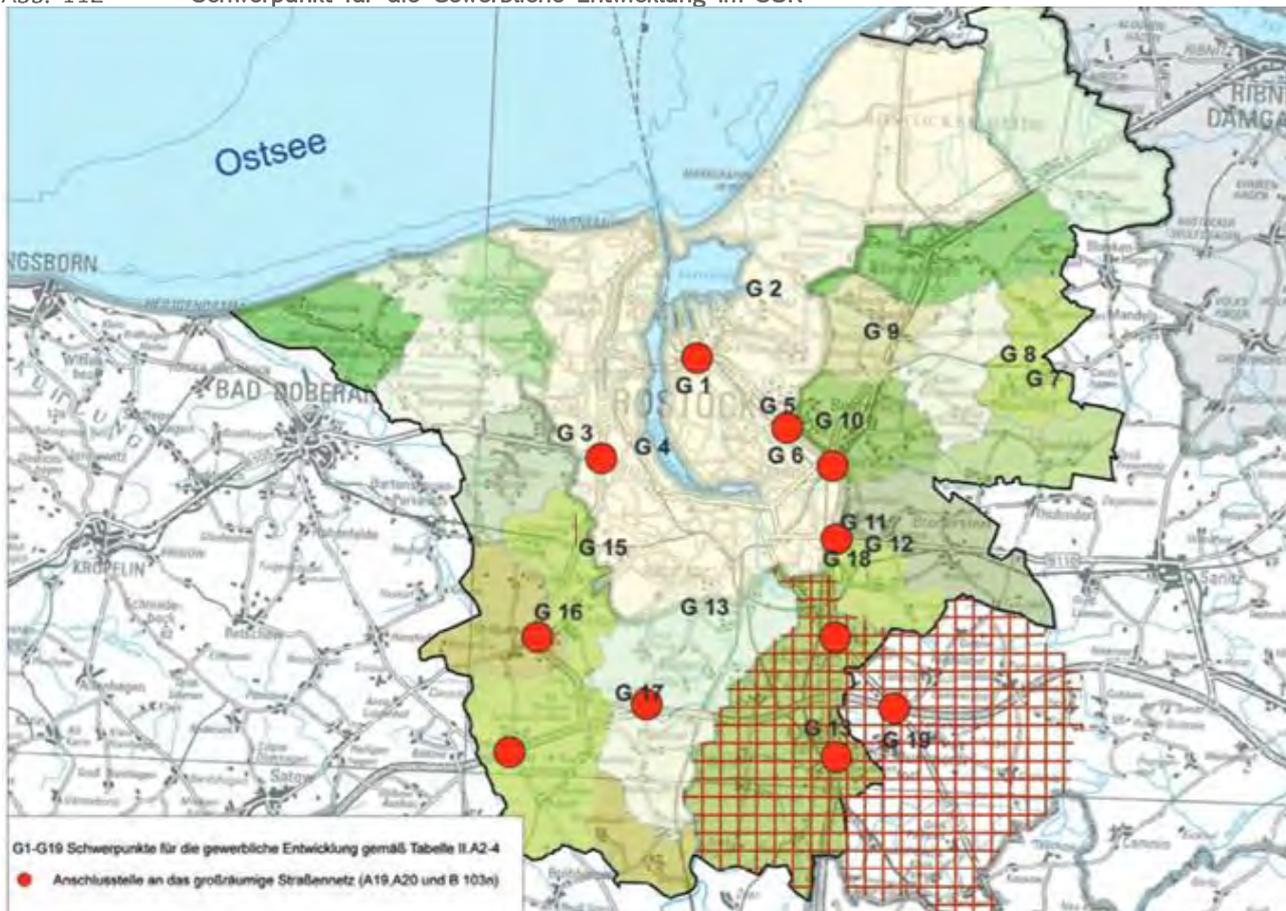
<sup>342</sup> Vorerst unberücksichtigt blieben hingegen die in der Endfassung des RREP MM/R festgelegten Vorbehaltsgebiete Gewerbe und Industrie angrenzend an den Seehafen Rostock, in Bentwisch und in Poppendorf-Nord.

<sup>343</sup> Vgl. dazu Entwicklungsrahmen für den Stadt-Umland-Raum Rostock (2011), S. 9; RREP MM/R (2011), Begründung S. 43

kleinteiligen Flächen (< 10 ha in Rostock bzw. < 5 ha in den Umlandgemeinden) einer gemeindeübergreifenden Kooperation offenstehen.

Aus den geführten Gesprächen im Rahmen der hiesigen Gewerbeflächenkonzeption (vgl. Kap. 5.1) wird deutlich, dass der Grundgedanke einer Regiopoleregion vor allem von Seiten der Umlandkommunen entsprechend befürwortet und auch eingefordert wird. Zugleich aber verweist man auf die bislang eher verhaltene Umsetzung einer gemeindeübergreifenden Kooperation im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung, wie sie im Entwicklungsrahmen als Leitlinie definiert wird.

Abb. 112 Schwerpunkt für die Gewerbliche Entwicklung im SUR



Anmerkung: G 1: HRO: Vorbehaltsgebiet Gewerbe und Industrie Rostock-Seehafen West; G 2: HRO: Vorbehaltsgebiet Gewerbe und Industrie Rostock-Seehafen Ost; G 3: HRO: Schutow-West; G 4: HRO: Bramow Schlachthof; G 5: HRO: Dierkower Mühle; G 6: HRO: Brückenweg; G 7: Vorranggebiet Gewerbe und Industrie Rostock-Poppendorf; G 8: Klein Kussewitz, Mandelshagen, Vorbehaltsgebiet Gewerbe und Industrie Poppendorf Nord; G 9: HRO, Mönchhagen: Vorranggebiet Gewerbe und Industrie Rostock-Mönchhagen; G 10: Bentwisch: Vorbehaltsgebiet Gewerbe und Industrie Bentwisch; G 11: Broderstorf (Neuendorf, Pastow); G 12: Roggentin; G 13: Kavelstorf; G 14: Papendorf: Stadtgrenze zu Rostock, Nobelstraße; G 15: Kritzmow: Gewerbegebiet Groß Schwaß; G 16: Kritzmow/ Stäbelow; G 17: Papendorf/ Pölchow; G 18: Dummerstorf/ Roggentin; G 19: Dummerstorf (unmittelbar angrenzend an den SUR)

Quelle: Übersichtskarte M-V 1:250.000 LVerMA M-V 2004, eigene Darstellung AfRL MM, entnommen aus: Entwicklungsrahmen für den Stadt-Umland-Raum Rostock, 2011

Dies mag mit einem bislang nicht hinreichend praktizierten interkommunalen Flächenmanagement bzw. auch einer fehlenden personellen und finanziellen Ausstattung der Regiopole-Geschäftsstelle verbunden sein, die eine solche Aufgabe zumindest ansatzweise wahrnehmen oder zumindest koordinieren könnte.<sup>344</sup> Vor allem aber muss darauf hingewiesen werden, dass eine Institutionalisierung der Zusammenarbeit bei der Infrastrukturplanung (hierzu wird die Gewerbeflächenentwicklung i.d.R. gezählt)

<sup>344</sup> Dies ist z.B. bereits anhand der fehlenden Aktualität der Webseite <http://www.regiopole-region-rostock.de> zu erkennen

bislang erst in Ansätzen vorhanden ist. Schließlich sollte nicht vergessen werden, dass die Stadt-Umland-Beziehung auch weiterhin einem Wettbewerbsgedanken unterliegt, der im Recht der kommunalen Selbstverwaltung samt kommunaler Finanzhoheit verankert ist.

Trotz gewisser Umsetzungsschwierigkeiten in der Praxis, werden die gemeinsamen Leitlinien von keiner Seite in Frage gestellt und sollten bei der Bewertung möglicher Kooperationsräume weiterhin ein zentrales Entscheidungskriterium der Akteure (Wirtschaftsförderung, Stadtplanung, Regionalplanung) darstellen.

### 7.4.3 Nähere Betrachtung des Gewerbeflächenangebotes im Rostocker Umland

Während der Entwicklungsrahmen für den SUR bereits konkrete Flächen einer gemeinsamen Vermarktung und kooperativen Entwicklung benennt, sollen nachfolgend einige Standorte vertieft untersucht werden, die sich vorrangig aus Sicht einer am Bedarf orientierten Flächenentwicklung eignen könnten. Entsprechende Rückschlüsse auf die inhaltlichen Aussagen des Entwicklungsrahmens werden dem Planungsträger überlassen, um die Funktion des Gewerbeflächenkonzeptes als Fachbeitrag zur Gewerbeflächenentwicklung nicht zu konterkarieren.

Zur differenzierten Einschätzung der Wettbewerbssituation, ebenso wie der Potenziale einer strategischen Ausrichtung als Regiopole, erfolgt dabei eine nähere Betrachtung und Bewertung der als relevant ermittelten Gewerbestandorte im direkten Umland der Hansestadt Rostock. Hierbei sind vor allem diejenigen Standortkommunen von besonderem Interesse, deren Siedlungsraum an den der Stadt Rostock angrenzt, die aufgrund der verkehrlichen Anbindung eine schnelle Erreichbarkeit der Hansestadt Rostock bieten, oder die aufgrund besonderer Standortvoraussetzungen das Potenzial zur Herausbildung eines weitgehend eigenständigen Standortes haben.

#### 7.4.3.1 Gewerbestandorte mit Potenzialflächen im Bestand

Im Immobilienportal des Landes Mecklenburg-Vorpommern<sup>345</sup> werden im Landkreis Rostock insgesamt 25 Standorte gelistet (Stand: 10.2017), die über freie Flächenpotenziale in nennenswerter Größe verfügen. Lediglich fünf davon können unter dem Gesichtspunkt der Lagebeziehung zur Stadt Rostock, der Gesamtgröße und vergleichbarer Faktorausstattung als relevant betrachtet werden. Dies sind (jeweils mit Angabe der Distanz zum Stadtzentrum Rostocks und Bruttogröße des Gebietes):

Abb. 113 Gewerbestandorte im Rostocker Umland

	Distanz zum Stadtzentrum HRO (in km)	Gesamtgröße des Standortes (brutto), in ha	Noch verfügbare Fläche (netto), in ha	... darunter voll erschlossen, in ha
Gewerbe- und Industriegebiet Roggentin	9 km	82,58 ha	29,43 ha	29,43 ha
Gewerbegebiet Papendorf	6,5 km	k.A.	4,9 ha	3,0 ha
Gewerbegebiet Kritzmow-Rothbäk	6 km	6,75 ha	6,75 ha	k.A.
Gewerbegebiet Beselin, Dummerstorf	11 km	21,65 ha	1,37 ha	1,37 ha
Gewerbepark Kavelstorf West	19 km	56 ha	13,67 ha	13,67 ha

Quelle: Invest in MV (Stand: 10.2017)  
 Darstellung: CIMA Beratung und Management GmbH, 2017

<sup>345</sup> Vgl. Invest in MV (<http://www.investguide-mv.de>)

Darüber hinaus weist auch der 549 ha große Airpark Rostock-Laage, der rd. 30 km vom Stadtzentrum Rostocks entfernt liegt, einige Flächenpotenziale auf (von den insgesamt noch 470 ha sind allerdings lediglich ca. 9,3 ha vollerschlossen). Der Standort wird weiter unten, in Zusammenhang mit den anderen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten im Umland, näher beschrieben.

Das mit über 80 ha sehr große **Gewerbe- und Industriegebiet Roggentin** liegt unweit des Rostocker Gewerbeparks Brinckmansdorf (GE.12.5), in der östlichen Kreuzung von BAB 19 und B 110 und stellt eine südliche Erweiterung des vorhandenen Gewerbegebietes entlang der Mecklenburger Straße dar. Die Stadtgrenze von Rostock ist lediglich rd. 1 km entfernt, bis zum Stadtzentrum sind es ca. 9 km. Hierdurch bietet der Standort objektiv ähnliche Standortvoraussetzungen wie zahlreiche Gewerbegebiete in den Stadtrandbereichen. Dementsprechend haben sich in der Vergangenheit auch zahlreiche Unternehmen des Dienstleistungsgewerbes, des Groß- und Einzelhandels sowie des Baugewerbes angesiedelt, sodass nur noch ein vergleichsweise geringer Flächenanteil des Standortes verfügbar ist. Allerdings wurde das Grundraster der inneren Erschließung so weiträumig angelegt, dass einige Restflächen entstehen, deren Vermarktung zunehmend schwieriger fallen dürfte. Hinzu kommt eine zentral über das Gebiet verlaufende Hochspannungsleitung, sodass einige der Grundstücke mit entsprechenden Dienstbarkeiten verbunden sein werden. Der Preis der im kommunalen Eigentum befindlichen Flächen beträgt 20 EUR/qm und ist damit sehr wettbewerbsfähig.

Das unmittelbar an der L 132 gelegene **Gewerbegebiet Papendorf** dürfte lagebedingt in besonderem Maße vom Hauptzubringer der Rostocker Südstadt profitieren. Das freie Areal ist ca. 3 ha groß und ist eingebettet in einen Gesamtstandort, der durch zwei mittelgroße Unternehmen (ein Automatisierungs- sowie ein Transportunternehmen) geprägt ist. Die Werbewirksamkeit der angebotenen Lage entspricht in etwa der des weiter nördlich gelegenen Standortes GE.9.1, immerhin einem der wichtigsten Rostocker Gewerbegebiete. Wenngleich mit der GLR mbH 2014 ein modernes und gut aufgestelltes Unternehmen seinen Firmensitz in dieses Gebiet verlegt hat, so ist die branchenseitige Durchmischung an dem Standort jedoch so hoch, dass eine Wirkung, wie sie am Standort GE.9.1 entsteht, an diesem Gewerbegebiet nicht zu erwarten sein wird. Auch ist die freie Fläche aufgrund der besonderen Lage an der L 132 (keine direkte Anbindung über Verkehrsknoten) nur eingeschränkt ausnutzbar und muss über den Sandkrug erschlossen werden. Der Preis je qm voll erschlossenem Gewerbegrundstück liegt bei 29 EUR.

Ebenfalls unmittelbar vor den Toren Rostocks gelegen ist auch das **Gewerbegebiet Rothbäk** in der Gemeinde Kritzmow. Das Gebiet schließt unmittelbar an den Rostockpark am Tannenweg (G.8.1) an, an dem sich u.a. der Universitätslehrstuhl für Hochspannungstechnik und Hochstromtechnik sowie der Lehrstuhl für Regelungstechnik mit dem Anwendungszentrum niedergelassen haben (vgl. dazu Kap. 3.2.2). Neben einem DPD-Paketshop der TM Logistik GmbH, haben sich am eigentlichen Standort u.a. ein Bau-Recyclingunternehmen, ein Landmaschinenhändler, eine Kranvermietung, mehrere Handwerksunternehmen sowie auch ein Bäderhandel niedergelassen. Das relevante Grundstück verfügt über eine unbefestigte (knapp 5 ha) und eine befestigte Freifläche (rd. 1,8 ha) sowie ein Waagengebäude. Auf einigen Flurstücken sind Grunddienstbarkeiten für ein Wege- und Überfahrtsrecht eingetragen. Die innere Struktur des Gebietes (auch die Gebäudesubstanz) wertet die Lage teilweise ab, und auch die bestehende Erschließungs-/ Eigentumsproblematik dürfte die Vermarktung wesentlich erschweren.

Mit rd. 22 ha zählt das **Gewerbegebiet Beselin** in Dummerstorf zu den mittelgroßen Standorten im Rostocker Umland. Das unmittelbar an der B 103 gelegene Gewerbegebiet bietet zugleich eine direkte Anbindung an die BAB-AS Kessin. Die freien Grundstücke sind allesamt erschlossen und weisen zugleich günstige Zuschnitte auf. Angesiedelt haben sich u.a. eine Notfallambulanz, mehrere Handwerksbetriebe, ein Prüflabor und die Niederlassung eines Fachgroßhandels für Tiefbau. Der Grundstückspreis liegt mit 17 EUR/ qm (Verhandlungsbasis) relativ niedrig, jedoch ist anzunehmen, dass die Nähe zur unmittelbar angrenzenden JVA Waldeck für manche Unternehmen einen wesentlichen Standortnachteil darstellt, der schwerer wiegt als die günstige Verkehrsanbindung auf positiver Seite.

Ein weiterer großer Standort ist der **Gewerbepark Kavelstorf West**, der sich unmittelbar im Kreuzungsbereich von BAB 19 und BAB 20 befindet. Durch die Lage des rd. 56 ha umfassenden Gewerbestandes ergeben sich hervorragende Verkehrsverbindungen zu den Häfen der Stadt Rostock, der Stadt Wismar (sowie auch nach Berlin und Hamburg). Kavelstorf verfügt zugleich über einen Haltepunkt an der Bahnlinie Rostock-Berlin. Darüber hinaus ist der Flugplatz Rostock-Laage schnell zu erreichen. Die begünstigte Lage haben bislang zahlreiche Betriebe genutzt, um sich beidseitig der BAB 19 anzusiedeln. In erster Linie sind dies verkehrsintensive Unternehmen aus den Bereichen Logistik und Großhandel aller Bereiche. Darüber hinaus haben sich auch klassische Industrieunternehmen angesiedelt sowie Handwerker und einige Dienstleister, womit dieser Standort insbesondere mit Flächenangeboten des Rostocker GVZ (SO.16.1) sowie auch der Standorte G.16.1 und G.16.2 konkurrieren dürfte (zumindest hinsichtlich derjenigen Branchen, die keine unmittelbare Hafennähe erfordern). Aktuell sind noch rd. 14 ha vollerschlossene Grundstücke westlich der BAB 19 frei verfügbar, wobei einige Teillagen jedoch im Konflikt mit der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung stehen könnten.<sup>346</sup>

### 7.4.3.2 Vorrang- und Vorbehaltsgebiete im Umland

Neben den aufgeführten Gewerbegebieten lassen sich weitere Gewerbestandorte benennen, die vor allem aus perspektivischer Sicht relevant werden. Insbesondere sind dies die drei landesweit bedeutenden Gewerbestandorte Airpark Rostock-Laage, Rostock-Mönchhagen (der Rostocker Teil wurde bereits in Kap. 7.2.1 behandelt) und Rostock-Poppendorf, die als **Vorranggebiete Gewerbe und Industrie** festgelegt wurden. Auch die **Vorbehaltsgebiete** nördlich des Gewerbeparks Bentwisch und Poppendorf-Nord sind von entsprechender Relevanz.

Der ca. 30 km vom Stadtzentrum Rostocks entfernt liegende **Airpark Rostock-Laage** wurde ursprünglich zur Ansiedlung von BMW und Airbus entwickelt und zählt nach wie vor zu den bedeutenden Großvorhaben der landesweiten Gewerbeflächenentwicklung Mecklenburg-Vorpommerns. Der als Vorranggebiet festgelegte Standort weist einige Besonderheiten hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale auf, konnte bislang jedoch die erhoffte Entwicklungsdynamik nicht erreichen. Je nach Lage der einzelnen Potenzialflächen (Ausweisung als GE und GI) tangieren die Bundesautobahn A19, die Bundesstraßen B 103 und die B 108 den Airpark. Regionales Alleinstellungsmerkmal des Standortes ist der zentral gelegene,

Abb. 114 Eigentum an Gewerbeflächen der HRO im Umland



Anmerkung: Insbesondere handelt es sich dabei um Flächeneigentum im Bereich der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Industrie und Gewerbe

Quelle: HRO, 2017; OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017,  
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Regionales Alleinstellungsmerkmal des Standortes ist der zentral gelegene,

<sup>346</sup> Dies kann hier jedoch nicht weiter beurteilt werden.

24 Std. geöffnete Passagier- und Fracht-Flughafen. Der Standort wirbt entsprechend mit der technischen Gewährleistung kürzester Umschlagzeiten. Von den insgesamt verfügbaren rd. 490 ha<sup>347</sup> sind bislang erst 40 ha durch Unternehmen belegt (insges. 15 Betriebe mit rd. 800 Mitarbeitern).<sup>348</sup> Dabei sind von dem noch freien Potenzial lediglich rd. 9,3 ha vollerschlossen. Nachfrageabhängig sollen jedoch Genehmigungszeiten von nur 3 bis 12 Monaten realisierbar sein.

Bei einem Richtpreis zwischen 7 und 12 EURO je qm (vollerschlossene Fläche, Verhandlungsbasis) ist der Bodenpreis deutlich günstiger als bei den anderen betrachteten Standorten. Allerdings muss gleichzeitig berücksichtigt werden, dass die Distanz zur Stadt Rostock relativ groß ist und die Entfernung von 13 km zur BAB 20 ebenfalls nicht die gleiche Lagequalität verspricht, wie dies etwa der weiter nördlich gelegene Gewerbepark Kavelstorf verspricht. Ebenso sind die Lärm- und Schadstoffbelastungen des Flughafens von Bedeutung, sodass es, je nach Ausbaustufe und Nutzungsintensität, Konflikte mit den Anwohnern geben kann. Hierin und in der Ungewissheit über weitere Förderungen<sup>349</sup> können sicherlich die wesentlichen Gründe dafür gesehen werden, dass der größte Industriestandort des Landes Mecklenburg-Vorpommern bisher kaum 20 Prozent der Fläche vermarkten konnte.<sup>350</sup>

Während der Gewerbestandort schwächelte, sieht man in letzter Zeit größte Chancen in der Kombination von Luftverkehr und Kreuzfahrt. So landen seit 2016 regelmäßig Flugzeuge mit Kreuzfahrtgästen, die mittels Bus-Shuttle nach Warnemünde gebracht werden. Ganzjährig bestehen regelmäßige Direktflüge zu den deutschen Großflughäfen München und Stuttgart sowie nach Antalya und Hurghada. In der Sommer- und Winterzeit und als Sonderziele sind 15 weitere Flughäfen angebunden. So kommt dem Airpark gerade in den Sommer- und Ferienmonaten eine besondere Stellung zu, wenn er Dreh- und Angelpunkt für die zahlreichen internationalen Kreuzfahrtpassagiere wird.

Ein Standort mit perspektivisch hoher Relevanz ist das **Vorranggebiet Gewerbe und Industrie Rostock – Mönchhagen**, auf das bereits in einem früheren Kapitel entsprechend eingegangen wurde. Das landes- und regionalplanerische Interesse an der weiteren Entwicklung dieses Standortes ist entsprechend hoch.<sup>351</sup> Dabei ist es das Ziel der Festlegung, eine großräumige Fläche mit guter Verkehrsanbindung nach Rostock, zum Seehafen Rostock, über die B105 zur Autobahn A19 sowie zum südliche liegenden Güterverkehrszentrum (GVZ) für die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben mit großen Flächenansprüchen zu sichern und zu entwickeln.<sup>352</sup>

Der regionalplanerische Untersuchungsraum der sich über zwei Kommunen erstreckenden Fläche umfasst ca. 221 ha, wovon rd. 20 Prozent auf Flächen zum Schutz und Erhalt der Landschaft entfallen. Die dargestellte Flächenkapazität liegt bei über 100 ha.<sup>353</sup> Insbesondere ist die Bewertung des auf Mönchhagener Gemeindegebiet gelegenen Abschnitts im Zusammenhang mit der im Rostocker Ortsteil Nienhagen gelegenen Fläche 2.1 (Mönchhagen, Standort eG.16.3; vgl. Kap. 7.2.1) zu sehen. Der Standort soll sowohl auf Rostocker als auch auf Mönchhagener Gemeindegebiet gleichzeitig entwickelt werden. Die Flächennutzungsplanung besteht bereits. Die im RREP dargestellte Vorbehaltsstrasse, die zur Umsetzung des Standortes zwingend erforderlich wird, führt nördlich um den

<sup>347</sup> Gem. RREP umfasst der B-Plan Nr.1 ca. 225 ha und der B-Plan Nr.2 ca. 265 ha.

<sup>348</sup> Quelle: [www.investguide-mv.de](http://www.investguide-mv.de) (Zugriff am 02.10.2017)

<sup>349</sup> 2014 sagten das Land und die Gesellschafter (Hansestadt Rostock, Landkreis Rostock, Stadt Laage) eine Verdopplung der Zuschüsse auf eine Million Euro zu. Dies solle bis Ende 2017 beibehalten werden. Zum Erreichen der Gewinnschwelle eines Regionalflughafens sind aus aktueller Perspektive die erforderlichen rd. 1 Mio. Passagiere jedoch auf absehbare Zeit nicht zu erreichen (2016 waren es rd. 250.000 zivile Passagiere, eine Kooperation mit der Luftwaffe brachte insgesamt 800.000 Passagiere).

<sup>350</sup> Anfang 2013 machte zudem die hochmoderne und mit erheblichen Mitteln subventionierte Rollenoffset-Druckerei Adam von sich reden, die schließlich Insolvenz anmeldete. Die Produktionshalle steht noch immer leer.

<sup>351</sup> Das Vorranggebiet Rostock-Mönchhagen zählt (neben dem Airpark Laage und dem Standort Rostock-Poppendorf) zu den landesweit bedeutsamen Gewerbe- und Industriegebieten. Vorranggebiete haben den Rechtscharakter von Zielen der Raumordnung, wohingegen Vorbehaltsgebiete den Rechtscharakter von Grundsätzen der Raumordnung innehaben.

<sup>352</sup> Vgl. auch Ziffer 3.1.2 RREP

<sup>353</sup> Quelle: Anhang zum Umweltbericht des REEO ([http://www.planungsverband-rostock.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/umweltbericht\\_2011/Umweltbericht\\_TEIL\\_I\\_Anhang\\_2010.pdf](http://www.planungsverband-rostock.de/fileadmin/user_upload/pdf/umweltbericht_2011/Umweltbericht_TEIL_I_Anhang_2010.pdf)). Auf die Gemeinde Mönchhagen entfallen gem. RREP ca. 77 ha auf die Hansestadt Rostock: ca. 35 ha.

Rostocker Ortsteil Nienhagen. Aus gutachterlicher Sicht wird die Realisierung dieses Standortes empfohlen, insbesondere auch um das landesweit bedeutsame Güterverkehrszentrum (GVZ) und indirekt auch des Hafenvorgeländes Ost weiter zu stärken. Zugleich kann die Entwicklung zur Entflechtung der gewerblichen Nutzungen im Stadtgebiet und zur Verlagerung verkehrs- und emissionsintensiver Betriebe an den Stadtrand beitragen. Allerdings sind hierzu zentrale verkehrstechnische Vorkehrungen zu treffen, auf die bereits eingegangen wurde.

Östlich von Mönchhagen befindet sich das Vorranggebiet Rostock-Poppendorf. Das **Industriegebiet Poppendorf** ist rd. 18 km vom Stadtzentrum Rostocks entfernt und über die L 182 sowie die B 105 erreichbar. Daneben besteht ein direkter Gütergleis-Anschluss zum Überseehafen und zum Hauptbahnhof/ Güterbahnhof Rostock. Der Standort wurde 1981 für die chemische Industrie im Zusammenhang mit dem Seehafen Rostock erschlossen und wird in erster Linie als Produktionsstandort für Düngemittel durch die YARA Rostock genutzt, einer Tochterfirma der YARA International ASA. Durch die Verkleinerung der Düngemittelfabrik steht ein Teil der alten Bausubstanz zum weiteren Ausbau zur Verfügung. Die YARA Rostock bietet Investoren ca. 75 ha vollerschlossene Industrieflächen an.<sup>354</sup>

Das Gebiet umfasst eine Gesamtfläche über ca. 200 ha, davon rd. 176 ha im Gemeindegebiet Poppendorf und rd. 30 ha im Gemeindegebiet von Mandelshagen. Neben dem Yara-Standort sind die südlich und östlich angrenzenden Erweiterungsflächen mitumfasst. Schon seit 1994 hat ein Elektrotechnikerhersteller seinen Standort auf dem Yara-Gelände. 2014 siedelte südlich des Industrieunternehmens ein Hersteller von Hohlfasermembranen für die Medizintechnik an. Der östliche Teilabschnitt des Plangebietes wird seit 2005 als Standort für Windenergieanlagen genutzt.<sup>355</sup> Die nördliche Erweiterung des Vorranggebietes ist im RREP als Vorbehaltsgebiet Gewerbe und Industrie (G 4.3 (2)) dargestellt. Mehrere Grundstücke in diesem Bereich sind im Eigentum der Hansestadt Rostock. Von einer vordringlichen Entwicklung dieser Flächen wird aus gutachterlicher Sicht jedoch abgeraten. So werden nicht nur durch die bestehenden GI-Anlagen bei Ostwind die Immissionsrichtwerte für Wohngebiete bereits überschritten, sodass sich die Konflikte weiter verschärfen könnten. Ebenfalls muss bedacht werden, dass der Standort durch die Yara-Produktionsstätte geprägt wird und jegliche Erweiterung in nördlicher Richtung einer gewerblichen Neuentwicklung gleichkäme. Ansatzpunkte durch bestehende innere und äußere Erschließungsanlagen, andere Betriebsansiedlungen etc. existieren bislang kaum. Zudem ergibt sich durch ein dichtes Waldgebiet entlang der Bahngleise eine ungünstige Ausgangslage zur Planung konfliktfreier und marktkonformer Flächen. So sollte eine Konzentration auf das Vorranggebiet Priorität gegenüber einer nochmaligen Erweiterung haben, wobei auch diese in erster Linie dem Bestandsschutz dienen sollte.

Neben den aufgeführten Vorrang- und Vorbehaltsgebieten ist das am Rostocker Stadtrand gelegenen **Vorbehaltsgebiet Gewerbe und Industrie** auf Gemeindegebiet von Bentwisch von besonderem Interesse. Das Vorbehaltsgebiet umfasst eine Flächengröße von immerhin rd. 62 ha und schließt nördlich an den bestehenden **Gewerbepark Bentwisch** an. Der Gewerbepark ist im Zusammenhang mit einer Realisierung der Rostocker Standorte 2.7 und vor allem 2.8 (GE.16.2) sowie dem Suchraum 31 „Küstenmühle“ (vgl. Kap. 7.3.4) von großer Bedeutung, zumal sich hierdurch eine attraktive Gewerbeflächenenerweiterung ergeben kann, die von einer guten Anbindung zum Überseehafen bei gleichzeitiger Autobahnnähe (BAB 19) und Erreichbarkeit des Stadtzentrums Rostocks profitiert.

Der Gewerbepark ist auf westlicher Seite über die K 42 (Hansestraße) direkt an die BAB 19 angebunden, auf östlicher Seite an die B 105. Während sich mit dem Möbelhaus Höffner und dem Hansecenter Bentwisch auf östlicher Seite des Standortes ein Einzelhandelsschwerpunkt von überregionaler Bedeutung herausbildete, entstand im Gewerbepark ein klassisches Gewerbegebiet, das sowohl kleinere Handwerksunternehmen und verschiedene Dienstleister als auch größere Betriebe des Baumaschinen- und Baustoffhandels, oder des Fahrzeugbaus umfasst. Nördlich an der Straße Am

<sup>354</sup> Darüber hinaus verfügt die Yara auch im Hafenaerial (Überseehafen) noch über Potenziale, die sie aktiv vermarktet.

<sup>355</sup> Dass die Windkraftanlagen unmittelbar entlang der inneren Haupterschließungsstraße aufgereiht sind, dürfte eine Gewerbeansiedlung im östlichen Abschnitt deutlich erschweren. Die mögliche Folge ist eine Ansiedlung entlang des Bandes der L 182.

Campus schließt freistehende Einfamilienhausbebauung an, sodass v.a. die nordöstliche Erweiterung entlang der B 105 relevant werden dürfte. Aktuell jedenfalls sind im Bestandsgebiet keine freien Parzellen mehr verfügbar,<sup>356</sup> sodass eine Flächenentwicklung auf eine entsprechend hohe Nachfrage stoßen dürfte. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Hansestadt Rostock einen Großteil der relevanten Flurstücke im Bereich des Vorranggebietes besitzt, sodass diese Flächen grundsätzlich auch als gleichwertiger Suchraum zur Deckung des Rostocker Flächenbedarfs betrachtet werden können. Schließlich ist die Lage kaum von den nordwestlich gelegenen Standorten – oder auch dem südlich der BAB gelegenen GE.13.3 – auf Rostocker Gebiet zu unterscheiden. Vielmehr dürften sich die gegenüber den hafennahen Rostocker Standorten geringeren Nutzungsrestriktionen sogar positiv auf die Nachfrage auswirken.

Bevor eine Norderweiterung geplant wird, sollte, auch in Anbetracht der bestehenden Planungen und im Hinblick auf einen schonenden Umgang mit Grund und Boden, jedoch eine südliche Ergänzung des Bestandsgebietes entlang der BAB 19, also parallel zur Hansestraße, näher geprüft werden. Denn dort bietet sich eine kombinierte Realisierung des Gewerblichen Entwicklungsfläche GE.16.2 (v.a. der Bereich 2.8) mit dem Suchraum 31 an.

#### 7.4.4 Zwischenfazit

Trotz der teilweise guten Entwicklung der Gewerbegebiete im Rostocker Umland sowie dem Vorhandensein einer gemeinsamen strategischen Planungsgrundlage in Form des verbindlichen Entwicklungsrahmens für den SUR, konzentriert sich die gewerbliche Nachfrage in hohem Maße auf Gewerbestandorte im Rostocker Stadtgebiet. Die bestehende Marktnähe und Vorteile des gegenseitigen Austausches von Gütern und Ideen, und nicht zuletzt die Tatsache, dass wichtige Standorte zumeist historisch gewachsen sind und Unternehmen relativ standorttreu bleiben, sind die entscheidenden Kriterien des Standortwahlverhaltens.

Dabei lässt sich das Standortmuster nicht allein anhand objektiver Standortbedingungen erklären, sondern muss auch unter dem Gesichtspunkt des Standortimages gesehen werden. Diesbezüglich kommt Rostock seiner Funktion als Oberzentrum des Landes Mecklenburg-Vorpommern in mehrfacher Hinsicht nach.

Im Sinne des Regiopolen-Konzeptes wird das Umland mit zunehmendem Wachstum des Wirtschaftskerns Rostock bei zugleich steigender Flächenknappheit im Stadtgebiet und ggf. auch anderen Begleiterscheinungen der hohen Attraktivität<sup>357</sup> jedoch an Bedeutung zunehmen. Dies zeigt sich bereits anhand der in Kap. 2.3 durch die Pendlerbilanz dargestellte relativen Bedeutungszunahme des Umlandes. Und auch im Entwicklungsrahmen für den SUR wird auf das wirtschaftliche Erstarken einiger Umlandgemeinden im Zuge des weiteren Wachstums der Regiopole hingewiesen (u.a. anhand des Verhältnisses von Beschäftigten an Wohn- und Arbeitsort sowie deren Entwicklung).

Besondere Relevanz werden daher künftig vor allem diejenigen Standorte im Rostocker Umland haben, die sich als Betriebsstandorte für Unternehmen ähnlicher wirtschaftlicher Schwerpunkte (Branchenschwerpunkte und Kernbranchen) anbieten, oder eine Realisierung der notwendigen räumlich-funktionalen Arbeitsteilung ermöglichen. So wird es mit zunehmender Flächenknappheit in der Kernstadt kaum mehr möglich sein, flächenextensiven Unternehmen (z.B. Distribution) in großem Umfang Betriebsflächen zur Verfügung zu stellen. Dass auch Standorte für stark emittierende Gewerbebetriebe zunehmend schwerer im Stadtgebiet unterzubringen sind, konnte in den vorangegangenen Kapiteln ebenfalls deutlich gemacht werden.

In mancherlei Hinsicht wird man daher in Rostock die Konzentration auf spezialisierte Standorte verstärken müssen. Dies gilt auch dann, wenn strikte planungsrechtliche Vorgaben zu verzögerten Ansiedlungserfolgen führen sollten. Flächenvorsorge für weniger umsatzstarke, evtl. auch jüngere

<sup>356</sup> Vgl. <https://www.gewerbepark-bentwisch.de/angebote/grundstuecke/> (Zugriff am 02.10.2017)

<sup>357</sup> Neben den positiven Agglomerationseffekten, ist diesbezüglich insbesondere auch an negative Effekte zu denken, die sich in Bodenpreissteigerungen, zunehmender Verkehrsbelastung, steigenden Emissionen, abnehmendem Grünflächenanteil etc. äußern können.

Betriebe sollte sich v.a. auf kleinteilige Ansiedlungen beziehen und muss ggf. durch geeignete Immobilienangebote (Mietflächen) gefördert werden. Trotz der Tatsache, dass betriebliche Standortentscheidungen nicht zwingenderweise anhand von objektiven Kriterien getroffen werden (vgl. Kap. 3.1), sollte sich die kooperative Standortvermarktung an den objektivierbaren Standortfaktoren der einzelnen Gewerbegebiete orientieren und die Ansiedlungsberatung daran ausrichten.

Der Erfolg einer solchen kooperativen Ansiedlungsstrategie wird letztlich in hohem Maße von den Zielsetzungen und Profilierungsabsichten der Hansestadt Rostock abhängig sein sowie einer entsprechenden Bereitschaft, manche Standortanfragen auch an Umlandkommunen zu vermitteln. Ob sich hierzu ein Kriterien-Set zur Vergabe von Grundstücken anbieten kann, wie es in manchen anderen, stark nachgefragten Ballungskernen zur Anwendung kommt, sollte in Rostock zumindest diskutiert werden. Sollte man sich zu einem solchen Vorgehen entscheiden (falls nicht bereits erfolgt), wäre dieses jedoch nicht allgemeingültig anzuwenden, sondern mit dem Ziel der Profilierung einzelner Gewerbebestände heranzuziehen. So ließen sich einem Flächen nachfragenden Betrieb klar definierte Standortalternativen sowohl innerhalb als auch außerhalb der Stadt Rostock anbieten und über diesen Weg eine entsprechende Standorttransparenz auch zwischen Stadt und Umland herstellen. Bisweilen kann dies sicherlich ein schmaler Grat sein. So wird eine pauschale Stadt-Umland-Verteilung bspw. zwischen flächenextensiven und flächenintensiven, oder zwischen umsatzschwachen und umsatzstarken Betrieben zugunsten der Hansestadt Rostock, kaum Erfolg versprechen und stattdessen eher Vorbehalte zementieren. Dennoch: Zahlreiche Umlandgemeinden verfügen nach wie vor über große und gut geeignete Flächenpotenziale, die für Ausgleichsbeziehungen erforderlich sind. Verschiedene Ansatzpunkte bieten sich durchaus. Im Rahmen der geführten Gespräche mit Vertretern der Stadt und dem Landkreis Rostock, wird allerdings deutlich, dass eine gezielte räumliche Verteilung von Betrieben und Funktionen stets auf beiderseitigen Zugeständnissen beruhen muss.

Die Ziele der Regiopolregion und v.a. die planungsrechtlichen Konkretisierungen im Rahmen des Entwicklungsrahmens für den SUR, den Gesamttraum als starken Wirtschaftsstandort zu positionieren, die Stadt Rostock als anerkannten Standort der Wissenschaft und Forschung weiter zu profilieren und alle Partner unter dem Dach einer gemeinsamen Regiopolregion für Kooperationsprojekte und eine gemeinsame Kommunikationsstrategie zu bündeln, wird sich nur anhand konkreter Beispielprojekte mit großer Wirkung verwirklichen lassen.

Der am besten geeignete Weg dorthin wird in der Schaffung von mehr Transparenz hinsichtlich der realen Flächennachfrage und der nachgefragten sonstigen Standortfaktoren gesehen, wie etwa im Rahmen eines regionalen Gewerbeflächenmonitorings. So wird man nicht in einem großen Wurf, sondern in vielen kleinen Schritten und im Rahmen von Einzelfallentscheidungen eine für den Gesamttraum wünschenswerte Verteilung von Betrieben erreichen können. Ob im Falle einer verstärkten gemeinsamen Vermarktung von Gewerbeflächen in der Regiopolregion auch eine interkommunale Vereinbarung zum Gewerbesteuerausgleich gefunden werden muss (wie z.B. bei manchen Stadtentwicklungsverbänden), wird mit wachsender Flächenknappheit sicherlich auch zu diskutieren sein.

Dass die Regionalplanung allein zu einer wirksamen Koordination der Flächenpolitik in der Region nicht ausreicht, wurde erkannt. Um jedoch ein flankierendes regionales Flächenmanagement erfolgreich umzusetzen, müssen alle beteiligten Partner daraus auch einen Nutzen erwarten können und ein fairer Ausgleich von Vorteilen und Lasten erfolgen. So könnte man – neben Ausgleichsmechanismen oder Flächenkontingenten – ebenfalls die Einrichtung eines regionalen Gewerbeflächenpools diskutieren, bei dem die teilnehmenden Kommunen ihre Gewerbeflächen je nach ihrem monetären Wert und auch unter Berücksichtigung städtebaulicher, wirtschaftlicher sowie ökologischer Kriterien einbringen und die Kosten und Erlöse (z.B. Gewerbesteuer, Grundsteuer, Grundstückserlöse) entsprechend ihrem Anteil am Gewerbeflächenpool aufteilen. Der dazu erforderliche Aufwand ist jedoch nicht zu unterschätzen, da er insbesondere an enge rechtliche Vorgaben sowie vor allem an die vorherige Definition eines gerechten Ausgleichs von Pflichten und Lasten gebunden ist.

## 8 Zusammenfassung und Ausblick

Als einzige Großstadt des Landes Mecklenburg-Vorpommern, gilt die Hansestadt Rostock nicht nur als wichtigstes Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum der gesamten Region. Auch als Wohnstandort gewinnt Rostock immer mehr an Gewicht.

Mit dieser zunehmenden Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsstandort, sind allerdings auch einige Anforderungen verbunden, die sich bisweilen auch als Konflikte am Bodenmarkt äußern. Diese betreffen in der dicht besiedelten Stadt etwa die Bereitstellung von attraktivem Wohnbauland bei gleichzeitig zunehmender Nachfrage nach geeigneten Wirtschaftsflächen für Unternehmen und Betriebe. **Schließlich erfolgen beide Entwicklungen nicht unabhängig voneinander und bisweilen ähneln sich auch die Standortvoraussetzungen sehr.**

Die stadt eigenen Prognosen für die nächsten Jahre lassen einen starken Bevölkerungszuwachs erwarten, der zugleich mit entsprechenden Bedarfen nach zusätzlichem Wohnraum und Wohnumfeldqualitäten einhergeht und das wirtschaftliche Geschehen in der Stadt in besonderem Maße tendieren wird. Schließlich stellt die Nachfrage nach wohnortnahen Arbeitsplätzen vor allem dann eine besondere Herausforderung für die Stadtentwicklung dar, wenn das Oberzentrum weiträumig von ländlich strukturierten Landesteilen umgeben ist. Die Wirkungen der Konzentration jeglicher regionalen Aktivitäten auf die Kernstadt, betreffen sie den Arbeitsmarkt, die Ausbildung, Wohn- oder Freizeit Zwecke, sind nicht zu verkennen.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Rostock das Ziel, mit Hilfe einer Gewerbeflächenkonzeption sowohl die zukünftigen Gewerbeflächenbedarfe der Unternehmen und Betriebe einzuschätzen, als auch neue Entwicklungschancen für den Wirtschaftsstandort aufzuzeigen. Dieser Zielstellung liegt die Erkenntnis zugrunde, dass ein in Qualität und Quantität ausreichendes Gewerbeflächenangebot eine Grundvoraussetzung dafür ist, um den Standort langfristig zu sichern und die sich durch gesamtwirtschaftliche Entwicklungen ergebenden Chancen aktiv nutzen zu müssen. Um den ansässigen Firmen und solchen Unternehmen, die einen neuen Standort suchen, auch zukünftig geeignete Produktionsflächen zur Verfügung stellen zu können, die den jeweils spezifischen Bedarfen aus Erweiterungen, Verlagerungen oder Neuansiedlungen entsprechen, ist eine strategische Planung der gewerblichen Entwicklung in kurz-, mittel- und langfristigem Horizont erforderlich.

Inhalt der Gewerbeflächenkonzeption sind demzufolge vor allem die Einschätzung der spezifischen unternehmerischen Standortbedarfe sowie eine nach Standorttypen differenzierte Prognose des Flächenbedarfs. Der Zeithorizont dieser Untersuchung reicht bis zum Jahr 2035.

Der Flächenbedarfsprognose wird das realistische Angebot an Gewerbeflächen gegenübergestellt, das im Zuge einer gestadtweiten Bestandserhebung erfasst und bewertet wurde. Dabei geht es einerseits um die aktuell verfügbaren Potenzialflächen im Bestand. Andererseits sind auch die Aussagen der vorbereitenden Bauleitplanung von besonderem Interesse, also die Darstellungen von gewerblichen Entwicklungsflächen im aktuellen Flächennutzungsplan. Darüber hinaus stehen mögliche gewerbliche Erweiterungsflächen im Fokus, die bislang noch keinen Niederschlag im Flächennutzungsplan fanden, die sogenannten Suchräume.

Im Rahmen der von der cima durchgeführten Flächenerhebung, die auf dem aktuellen Flächenkataster der Stadt aufbaut, ließen sich im aktuellen Bestand Freiflächen in der Größenordnung von rd. 219,1 ha erfassen. Diese galt es, im Hinblick auf ihre realistische Verfügbarkeit und Eignung näher zu bewerten, um meine erste Flächenbilanz abzuleiten, die einen Überschuss oder einen Mangel an Gewerbeflächen erkennbar macht. Angesichts aktueller Begebenheiten, wie etwa einem sehr hohen Anteil privater Grundstücke, kleinräumigen Standortqualitäten oder Verwertungsabsichten der Eigentümer, die kaum dem Bedarf der Unternehmen am Flächenmarkt entsprechen, **reduziert sich das im Zuge einer ersten Inaugenscheinnahme vermutete Potenzial von 219,1 auf ein realistisches, also marktgängiges Flächenpotenzial von rd. 90,5 ha (netto).** Flächen in diesem Umfang werden also aller Voraussicht nach bis zum Zieljahr der Prognose (2035) verfügbar sein, ohne dass besondere Anstrengungen zur Aktivierung unternommen werden müssten.

Dieses als marktgängig bewertete Flächenpotenzial lässt sich entsprechend der Struktur der jeweiligen Gewerbegebiete nach fünf Standorttypen unterscheiden, die den ausdifferenzierten Flächenbedarfen der Unternehmen und Betriebe gerecht werden (vgl. Abb. 115). **Dabei verteilt sich das Flächenpotenzial zu 35,4 ha auf den Standorttyp „Klassisches Gewerbegebiet“, zu rd. 36,5 ha auf den Typ „Verkehrsintensives Gewerbe“, zu 10,6 ha auf den Typ „Hochwertiges Gewerbegebiet“, zu rd. 4,3 ha auf Flächen für emissionsintensive Nutzungen sowie zu 3,7 ha auf den Typ „Kleingewerbe und Handwerk“.**

Dem verfügbaren Flächenangebot wird in einer **Ersten Flächenbilanz** der zu erwartende Flächenbedarf bis 2035 gegenübergestellt. Zur Einschätzung des Bedarfs an Gewerbeflächen wird eine Kombination aus unterschiedlichen methodischen Herangehensweisen gewählt, insbesondere der Fortschreibung bisheriger Flächenveräußerungen sowie einer trendbasierten Flächenbedarfsprognose. Letztere greift auf eine Abschätzung der zukünftigen Beschäftigtenentwicklung zurück, um den damit in Zusammenhang stehenden Flächenbedarf mittels verschiedener Kennziffern zu prognostizieren.

Da die Hansestadt Rostock mit dem Hafentwicklungsplan (HEP) zugleich über eine Planung zum Flächenbedarf hafenauffiner Betriebe verfügt, die als Fachbeitrag in die örtliche und überörtliche Planung einfließt, gilt es die dortigen Ergebnisse entsprechend zu würdigen. Aus diesem Grund wird eine **methodische Entkopplung der hiesigen Gewerbeflächenbedarfsprognose vom HEP** vorgenommen, sodass beide Prognosen zum gewerblichen Flächenbedarf nebeneinanderstehen und sich ergänzen können. Diese Aufteilung wurde seitens der begleitenden Lenkungsgruppe ausdrücklich gewünscht.

Der Gewerbeflächenbedarf bis zum Zieljahr 2035 wird im Ergebnis auf ca. 126,8 ha (netto) eingeschätzt, was einem jährlichen Durchschnittsbedarf über rd. 6,3 ha (netto) entspricht (ab dem Jahr 2015). Dieser Bedarf wird analog zum Flächenpotenzial ebenfalls nach den fünf Standorttypen differenziert und lässt erwarten, dass sich **die Nachfrage v.a. auf klassische Gewerbegebiete (42,8 ha) konzentrieren wird. Auf verkehrsintensive Gewerbebestände (26,6 ha), Standorte für Handwerk und Kleingewerbe (24,0 ha), hochwertige Gewerbebestände (21,6 ha) und Standorte für emissionsintensives Gewerbe (11,9 ha) entfällt jeweils ein geringerer Bedarf, der aber ebenfalls sehr hoch ist.**

In erster Linie aber wird in der Gegenüberstellung von Potenzialflächen im Bestand (90,5 ha, netto) und erwartetem Flächenbedarf (126,8 ha, netto) im Rahmen der ersten Flächenbilanzierung ein rechnerisches Flächendefizit in Höhe von -36,4 ha (netto) zu erwarten sein. Allerdings ist zu beachten, dass für die zukünftige Flächennutzungsplanung nicht diese rechnerische Bilanzsumme herangezogen werden sollte, sondern die Einzelbilanzen der fünf Standorttypen. Schließlich kann nur so der Tatsache entsprochen werden, dass sich die Flächenpotenziale der verschiedenen Standorttypen i.d.R. nicht einfach untereinander „tauschen“ lassen und ein rechnerischer Flächenüberschuss eines Standorttyps (hier beim „verkehrsintensiven Gewerbe“) faktisch keinen Beitrag zum Ausgleich von Defiziten anderer Standorttypen leisten kann. Würde man Standorte des Typs „Verkehrsintensives Gewerbe“ lediglich in Höhe des ermittelten absoluten Bedarfs von 26,6 ha (netto) entwickeln, was aus gutachterlicher Sicht unbedingt anzuraten ist, so **verbleibt ein realistischer Flächenbedarf über 46,3 ha (netto) bzw. rd. 60 ha Bruttofläche** (vgl. Abb. 115).

**Sollte dieses Defizit bis zum Zieljahr 2035 nicht ausgeglichen werden können, wird die Hansestadt Rostock schon sehr bald keine Flächenanfragen mehr bedienen können.** In diesem Fall wäre die Stadt faktisch handlungsunfähig, was nicht nur mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt verbunden sein kann. Zu bedenken ist dabei auch, dass die ansässigen Unternehmen über ihre Abgaben wesentlich die Finanzierung der städtischen Dienstleistungen und der kommunalen Infrastruktur finanzieren. So wird das Steueraufkommen der Stadt zu großen Teilen von der Gewerbesteuer getragen (53,8%). Es ist es also auch unter fiskalischen und sozialen Aspekten im unmittelbaren Interesse der Hansestadt Rostock, die weitere Entwicklung von Unternehmen durch eine angepasste Standortpolitik zu unterstützen.

Abb. 115 Gesamtbilanz mit Empfehlungen zu Gewerblichen Entwicklungsflächen und Suchräumen

	Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbegebiet	Handwerk und Kleingewerbe	Hochwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark	SUMME (ha)
	<b>Nachfrage</b>					
Gewerbflächenbedarf bis 2035 (netto)	11,9	26,6	42,8	24	21,6	126,9
	<b>Angebot</b>					
Flächenangebot (marktgängig), netto	4,3	36,5	35,4	3,7	10,6	90,5
	<b>Erste Flächenbilanz (bis 2035)</b>					
Flächenbilanz der Innenentwicklung, netto	7,6	9,9	7,4	20,3	11,0	-36,4
Flächenbilanz Bedarf real	-7,6	*	-7,4	-20,3	-11	-46,3
	<b>Geeignete Gewerbliche Entwicklungsflächen</b>					
Flächenpotenzial in Gewerbl. Entwicklungsflächen	Nettofl. (30% v. brutto), inkl. Marktgängigkeit					
An der Küstenmühle (Fläche 2.8)			1,6			1,6
Groter Pohl (Fläche A.5)					2,2	2,2
Groß Klein/ Werftbecken (2.2)	3,3					3,3
Mare Langenort (Fläche 2.6)				0,7		0,7
Rostock-Mönchhagen (Fläche 2.1)**		**			**	**
<b>SUMME, netto</b>	<b>3,3</b>	<b>**</b>	<b>1,6</b>	<b>0,7</b>	<b>2,2</b>	<b>7,8</b>
	<b>Zweite Flächenbilanz (bis 2035)</b>					
Flächenbilanz Innenentw. + Entwicklungsfl., netto real	-4,3	**	-5,8	-19,6	-8,8	-38,5
Flächenbilanz Innenentw. + Entwicklungsfl., brutto real	-5,6	**	-7,5	-25,5	-11,4	-50,1
	<b>Geeignete Suchräume</b>					
Flächenpotenzial in Suchräumen (als <u>Bruttofläche</u> )	Zuordnung entspr. der vermuteten Eignung					
Erweiterung Campus Satower Straße (Suchraum 17)					X	14,7
An der Schwaaner Landstraße (Suchraum 18)			X		(X)	44,9
Südl. Jägerbäk (Suchraum 29)	X		X	(X)		40,2
Ehemalige Deponie Dierkow (Suchraum 25)			X		(X)	34,2
Lütten Klein südwestlich (Suchraum 05)			(X)	X		40,9
Küstenmühle (Suchraum 31) – wenn interkommunal			X	X		9,5
Immendiek (Suchraum 09) – bedingt geeignet				X		11,1

Anmerkungen: Rundungsfehler sind möglich

\* Der rechnerische Flächenüberschuss von +9,9 ha beim Standorttyp „Verkehrsintensives Gewerbe“ kann nicht mit einem Defizit bei anderen Standorttypen verrechnet werden, sodass im Rahmen der Flächennutzungsplanung faktisch mit einem Flächenbedarf in Höhe von 46,3 ha (netto) gerechnet werden sollte (vgl. Kap. 6).

\*\* Der Großgewerbebestandort Rostock-Mönchhagen wird hier nicht bilanziert (vgl. dazu Kap. 7.2.8).

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2018

Aufgrund der aktuell zu geringen Potenziale bei den Standorttypen „**Handwerk und Kleingewerbe**“ und „**Hochwertige Gewerbegebiete**“, wird sich das erwartete Flächendefizit aller Voraussicht nach vor allem in einem Mangel dieser Standorte äußern. Eine Konzentration auf einige wenige Standorttypen wäre aber zu kurz gegriffen.

Der nicht nur in Rostock weiter zunehmende Bedarf insbesondere nach „**Hochwertigen Gewerbegebieten**“ deckt sich zugleich mit den Ergebnissen aus geführten Expertengesprächen und Aussagen ergänzender Gutachten, wie etwa der Wissenschaftskonzeption. Während dahingehend mit einer starken Ausdifferenzierung spezifischer Standorte zu rechnen sein wird (z.B. ausgeprägte Bürostandorte, Forschungsstandorte, Standorte mit Wassernähe etc.), wird auch der Bedarf nach „**klassischen Gewerbestandorten**“ weiterhin ungebrochen bleiben

Auch beim Angebot an verfügbaren Flächen für **emissionsintensives Gewerbe** ist eine neue Knappheit zu erwarten, wenn nicht in entsprechendem Umfang für zusätzlich Bauland gesorgt wird. Entsprechende Flächenangebote sind grundsätzlich in größerer Distanz zu Wohngebieten sowie auch zu landschaftsplanerisch geschützten Bereichen auszuweisen bzw. zu entwickeln. Allerdings zeigt sich v.a. im Bereich der Wertstandorte, dass solche Standorte auch in integrierten Lagen vorzufinden sind. Dort entstehen besondere Ansprüche hins. der produktionsbedingten Lärmemissionen, Gerüche etc.

Der Flächenbedarf nach Standorten für **verkehrsintensive Produktionsprozesse** steht einem relativ hohen Angebot im Bestand gegenüber, sodass sogar ein rechnerischer Überschuss ermittelt wird. Dennoch ist auch dahingehend eine reale Baulandbereitstellung mindestens im Umfang der ermittelten Flächenbedarfe in Höhe von 26,6 ha (netto) und zu marktüblichen Preisen unbedingt erforderlich.

Zur Deckung des Flächendefizits in Höhe von rd. -46,3 ha, netto (**Erste Flächenbilanz**), sind in erster Linie, sowohl aus planungsmethodischen als auch aus arbeitsökonomischen Gründen, die bereits FNP im dargestellten Gewerblichen Entwicklungsflächen heranzuziehen. Relevant ist dabei allerdings nur das unter objektiver und subjektiver Sicht geeignete Flächenpotenzial; eine Pauschalisierung verbietet sich ebenso wie die Annahme, dass einmal getroffene Entscheidungen zur Flächenausweisung nicht rückgängig gemacht werden sollten. Schließlich ist die Flächenentwicklung auch im BauGB rechtlich so verankert, dass sie als ein stetiger Prozess gelten kann, der auch Korrekturen bisheriger Entscheidungen zulässt.

Die Bewertung dieser Gewerblichen Entwicklungsflächen weicht von der Bewertung der Potenziale im Bestand deutlich ab. Schließlich richtet sich der Blick nun auf eine mögliche Zukunft, die nicht aus bestehenden Bebauungsplänen, Erschließungssystemen etc. abzuleiten ist, sondern zahlreichen Annahmen und Einschätzungen unterliegt. Dementsprechend wird eine Methodik herangezogen, die eine objektive Vergleichbarkeit der Standorte anhand eindeutig erkennbarer Flächenkriterien gewährleistet. Dabei wird in dieser Untersuchung auf eine Nutzwertanalyse (NWA) zurückgegriffen.

Dabei zeigt sich jedoch, dass eine Entscheidung allein unter objektivierbaren Gesichtspunkten nicht hinreichend ist, vor allem dann nicht, wenn die Flächenbewertung aus aktueller Sicht von der zu erwartenden Entwicklung (die ggf. auch politisch stark forciert wird) deutlich abweicht. So werden im Ergebnis die Resultate der NWA um solche Kriterien erweitert, die auch aus gutachterlicher Sicht eine deutliche Begünstigung der Ausgangslage erwarten lassen, womit schließlich eine Entwicklungsempfehlung für folgende Gewerbliche Entwicklungsflächen formuliert werden kann:

- **An der Küstenmühle** (Fläche 2.8): 16.350 qm marktgängiges Flächenpotenzial
- **Groter Pohl** (Fläche A.5): 21.736 qm marktgängiges Flächenpotenzial
- **Warnemünde/ Werftbecken** (Fläche 2.2): 32.753 qm marktgängiges Flächenpotenzial
- **Mare Langenort** (Fläche 2.6): 6.872 qm marktgängiges Flächenpotenzial
- **Rostock-Mönchhagen** (Fläche 2.1)

Aus der Inanspruchnahme dieser Gewerblichen Bauflächen resultiert ein zusätzliches Flächenpotenzial in Höhe von rd. 7,8 ha (netto), wobei der auf Rostocker Stadtgebiet liegenden Teil des überregional bedeutsamen Gewerbegebietes Mönchhagen aufgrund bislang unklarer Erschließungsperspektive und v.a. der besonderen planungspolitischen Ausrichtung (tlw. ist der Standort vorgesehen zur Entwicklung der hafenaffinen Industrie, vgl. RFK) nicht bilanziert werden kann.

Es wird leicht ersichtlich, dass sich das in der Ersten Flächenbilanz prognostizierte Flächendefizit nicht ansatzweise über diese Flächenpotenziale decken lassen wird. **Auch nach Umsetzung entsprechend der getroffenen Annahmen verbliebe bis zum Zieljahr 2035 vielmehr ein Flächendefizit in Höhe von -38,5 ha (netto) bzw. rd. rd. 50 ha Bruttofläche** (bei 30% Zuschlag für Erschließung, Grünplanung, Gemeinbedarfsflächen etc.).

**Dies bedeutet, dass sich (seit dem Jahr 2015) ein durchschnittliches Flächendefizit über jährlich ca. 2 ha (netto) anhäuft, was sich bereits heute darin äußert, dass immer häufiger Flächenanfragen durch ansiedlungs-, erweiterungs- oder umsiedlungswillige Betriebe und Unternehmen nicht bedient werden können. Übertragen auf einen Bruttobaulandbedarf entspricht dieses realistische Jahresdefizit einem Wert von fast 2,8 ha im Flächennutzungsplan. Es besteht demnach ein dringender Handlungsbedarf.**

Dabei sind weitere qualitative Besonderheiten der Angebotsseite zu beachten, die beispielsweise auch die realen Baulandkosten für den Gewerbebetrieb betreffen. In nicht wenigen Fällen sind im Vorfeld einer Aktivierung der Potenzialflächen im Bestand noch umfassende Erschließungsmaßnahmen erforderlich. In der Vergangenheit praktizierte man in Rostock überwiegend ein Modell, bei dem die Erschließung i.d.R. dem privaten Investor per städtebaulichem Vertrag (Erschließungsvertrag etc.) überlassen wurde. Diese Praxis, die private Seite auf entsprechend planungsrechtlicher Grundlage zur Erschließung auf eigene Rechnung zu verpflichten, ist durchaus gängig und kann sinnvoll sein. **Insbesondere bei großen Potenzialflächen sollte sie jedoch kritisch überprüft werden. Denn es ist dringend erforderlich, in hinreichendem Maße auch für weniger finanzkräftige KMU erschlossenes Bauland bereitzustellen.** Auch ein nicht marktgerechter Grundstückspreis stellt für den einzelnen Betrieb einen Angebotsmangel am Gewerbeflächenmarkt dar.

Angesichts des verbleibenden Flächendefizits wird man sich entweder mittelfristig ebenfalls auf die (objektiv) weniger geeigneten bzw. die in diesem Gutachten nicht empfohlenen Gewerblichen Entwicklungsflächen konzentrieren müssen, oder aber gänzlich andere Standorte in die Bewertung mit einbeziehen – die sog. „Suchräume“. Aus gutachterlicher Sicht und im Hinblick auf eine zügige Bereitstellung geeigneter Wirtschaftsflächen, ist die zweite Option anzuraten, also eine Inanspruchnahme weiterer Flächen im bislang unbeplanten Außenbereich.

Dementsprechend wird zugleich die Eignung von insgesamt 13 Suchräumen bewertet, wozu wiederum eine weitgehend objektivierte Bewertungsmethodik gewählt wird, um der unvermeidlichen Unsicherheit künftiger Entwicklungen zu begegnen. Schließlich ist aus heutiger Sicht kaum absehbar, welche Potenziale sich innerhalb dieser Suchräume tatsächlich ergeben können.

In der Zusammenfassung der Ergebnisse kann für folgende Suchräumen eine hinreichend hohe Eignung bescheinigt und eine gutachterliche Empfehlung zur Ausweisung und nachfragegerechten Entwicklung ausgesprochen werden:

- **Erweiterung Campus Satower Straße** (Suchraum 17)
- **An der Schwaaner Landstraße** (Suchraum 18)
- **Südl. Jägerbäk** (Suchraum 29)
- **Ehemalige Deponie Dierkow** (Suchraum 25)
- **Lütten Klein südwestlich** (Suchraum 05)
- **Küstenmühle** (Suchraum 31), bei interkommunaler Standortentwicklung
- **Immendiek** (Suchraum 09), in Abhängigkeit von der Wohnflächenentwicklung geeignet

Neben diesen Flächen, über die sich eine Deckung der verbleibenden Defizite (-38,5 ha, netto, bzw. -50 ha Bruttofläche) aller Voraussicht nach gewährleisten ließe, können zugleich auch weitere Standorte von Interesse sein, die sich im Rostocker Umland befinden. Aus diesem Grund wird auch der relevante Gewerbeflächenmarkt im Stadt-Umland-Raum Rostock (SUR) betrachtet.

Eine relativ große Anzahl der näher betrachteten Standorte verzeichnete in der Vergangenheit durchaus positive Entwicklungen. Andere Standorte wiederum verfügen seit vielen Jahren über ein nahezu gleichbleibendes Flächenpotenzial, das auf einen nur geringen Bedarf schließen lässt. Der einfache

Vergleich von Lagequalitäten und Entwicklungen der einzelnen Standorte macht dabei **sehr deutlich, dass trotz des Vorhandenseins einer gemeinsamen strategischen Planungsgrundlage in Form des verbindlichen Entwicklungsrahmens für den SUR, sich die Nachfrage in hohem Maße auf Gewerbestandorte im Rostocker Stadtgebiet konzentriert, oder aber auf Standorte, die eine schnelle Erreichbarkeit der Regiopole gewährleisten.** Die bestehende Marktnähe und Vorteile des gegenseitigen Austausches von Gütern und Ideen, und nicht zuletzt auch die Tatsache, dass bedeutende Gewerbestandorte zumeist historisch gewachsen sind und Unternehmen i.d.R. standorttreu bleiben, also am einmal gewählten Standort erweitern, sind die entscheidenden Kriterien der Flächennachfrage. Auch profitiert die Hansestadt Rostock offensichtlich von einem zunehmend positiven Standortimage und überregional sichtbaren Stadterneuerungsprozessen. Rostock kommt seiner Funktion als Oberzentrum also in mehrfacher Hinsicht nach. Und dies schlägt sich auch in einer deutlich steigenden Gewerbeflächennachfrage nieder.

Trotz der starken Konzentration der Nachfrage auf das Rostocker Stadtgebiet, sollten im Sinne des Regiopolen-Konzeptes das Potenzial und die eigenen Entwicklungsabsichten der Umlandkommunen allerdings keinesfalls vernachlässigt werden. Ganz im Gegenteil: Mit zunehmendem Wachstum des Wirtschaftskerns und steigender Flächenknappheit im Stadtgebiet sowie ggf. auch anderen Begleitscheinungen einer hohen Attraktivität, etwa in Form allgemeiner Agglomerationsnachteile, sollte die Bedeutungszunahme des Umlandes weiterhin aktiv befördert werden.

So wird es mit zunehmender Flächenknappheit in Rostock bspw. kaum mehr möglich sein, flächenextensiven Unternehmen (z.B. bestimmte Distributionsbetriebe) in großem Umfang neue Standorte zur Verfügung zu stellen. Hierauf deuten auch die Aushandlungsprozesse im Rahmen des HEP hin. Selbiges kann für stark emittierende Gewerbebetriebe festgehalten werden. Diese Tatsache lässt sich auch im Rahmen der erfolgten Flächenpotenzialerhebung sehr deutlich machen.

Dementsprechend wird man in der Hansestadt Rostock die Konzentration auf spezialisierte Standorte weiter verstärken und eine Profilierungsstrategie gegenüber einer vollumfänglichen Flächenangebotspolitik bevorzugen müssen. Eine mögliche Konzentration allein auf gewerbesteuerstarke Betriebe wäre hierbei jedoch zu kurzfristig gedacht, und die Erweiterung lediglich der schon starken Gewerbestandorte nicht hinreichend. Ebenso sollte auch weiterhin Flächenvorsorge für weniger umsatzstarke – zumeist auch jüngere – Betriebe getroffen werden. Denn auch hieraus können neue Wachstums- und Leitbranchen für die Stadt entstehen. Kreativstandorte etwa, die oftmals integriert sind in urbane Lagen und sich auf Transformationsimmobilien konzentrieren, sind dahingehend von besonderem Interesse. Diese stehen stellvertretend für die Schaffung von vielfältigen Möglichkeitsräumen unternehmerischer Entwicklung und Innovation. Wo genau diese letztlich stattfindet, ist eher zweitrangig.

In wiederum anderen Fällen, wie etwa in attraktiver Wasserlage, sollte bisweilen eine Umstrukturierung und Aufwertung von Altgebieten erfolgen, auch, um einer schleichenden Umwidmung durch scheinbar höherwertige Nutzungen (v.a. Wohnen und Handel) zu vermeiden.

In begünstigten Lagen, aber auch branchenübergreifend, wird die Förderung von privaten Projektentwicklungen (z.B. auch im Rahmen vorhabenbezogener Bebauungsplanung) zunehmend wichtiger, wovon geeignete Immobilienangebote in verschiedenster Ausprägung geschaffen werden können. In vielen Fällen bietet sich hierüber eine günstige Angebotsentwicklung gerade in Teilmärkten, die der direkten Einflussnahme der öffentlichen Hand weitgehend versperrt bleiben. Die kommunale Flächenpolitik dahingehend auszurichten, ohne dabei jedoch den hoheitlichen Gestaltungsanspruch zu vernachlässigen, wird zukünftig zu den zentralen Aufgabenfeldern auch der Stadt Rostock zählen müssen. Eine Konzentration allein auf Selbstnutzer gewerblicher Bauflächen jedenfalls, wird mit weiter zunehmender Bedeutung als überregionaler Wirtschaftsstandort und dem damit einhergehenden starken Tertiärisierungsdruck nicht hinreichend sein.

Ebenso wird bisweilen auch Ausdauer bei der Unternehmensansiedlung vonnöten sein, um eine an Nachhaltigkeitsgesichtspunkten orientierte Standortentwicklung mit Bewusstsein auch für die Stadtgeschichte zu betreiben. Die Wirtschafts- und Gewerbeflächenentwicklung der Hansestadt Rostock wird mittel- bis langfristig von einer solchen Strategie profitieren.

## 9 Flächensteckbriefe Hansestadt Rostock

→ ausgelagerte Datei

## 10 Anhang

### 10.1 Allgemeine Beschreibung der Standorttypen

#### 10.1.1 Emissionsintensives Gewerbe

Die Standorte für emissionsintensives Gewerbe dienen insbesondere der Unterbringung von gewerblichen Betrieben, die in anderen Gebieten aufgrund des Störgrades (Lärmbelästigung, Emissionsausstoß etc.) unzulässig sind. Um diese Betriebe aufnehmen zu können, ist eine Gebietsausweisung **mindestens als GI, Gle oder ggf. auch als GE-Fläche** erforderlich.

Die Standorte weisen zumeist eine **exponierte oder teilintegrierte Lage** auf und zeichnen sich durch ein **konfliktfreies Umfeld** aus (keine unmittelbar angrenzenden Siedlungen/ Wohngebiete oder Naturschutzgebiete). Darüber hinaus ist i.d.R. eine **Schwerlasttauglichkeit der Straßen** gegeben, **hohe Geräuschemissionen** sind zulässig und oft auch ein **24-Stunden-Betrieb** möglich. Nicht selten umfassen Industrie- bzw. Gewerbegebiete für emissionsintensive Betriebe eine Gesamtfläche von **über 20 ha**.

Oftmals sind die Standorte für durch **wenige flächenintensive Unternehmen** geprägt und weisen folglich eine **grobkörnige Mischung** auf. Häufige Nutzungsarten und Nutzungen, die in der Praxis tendenziell eher Industrie- als Gewerbegebieten zugeordnet werden, sind u.a. Betriebe:

- des emittierenden Verarbeitenden Gewerbes,
- des Baugewerbes,
- der Logistikwirtschaft und Lagerei,
- des Ver- und Entsorgungsgewerbes,
- der Lagerung und Behandlung von Eisen- und Nichteisenschrotten,
- Wertstoffhöfe mit Notschlachtanlagen und
- Autoentsorgungs- sowie Bauschutt- und Bodenrecyclinganlagen.

#### 10.1.2 Verkehrsintensives Gewerbe

Standorte für verkehrsintensives Gewerbe weisen einige Überschneidungen mit Standorten für emissionsintensives Gewerbe auf, dienen aber in erster Linie Unternehmen der Bereiche Verkehr/ Lagerei und Großhandel. Der zulässige Störgrad (Lärmbelästigung, Emissionsausstoß etc.) ist entsprechend hoch. Um entsprechende Betriebe aufnehmen zu können, ist eine Gebietsausweisung **mindestens als GI oder Gle, SO mit entsprechender Zweckbestimmung (z.B. GVZ), seltener auch als GE-Fläche** erforderlich. Meistens besitzen Sonderstandorte eine **Größe von über 20 ha**.

Oftmals zeichnen sich Sonderstandorte durch direkte **Wasserstraßenzugänge**, direkte **Anbindungen an den Schienengüterverkehr** oder das Vorhandensein von **Kombiterminals**, die einen kombinierten Verkehr unterschiedlicher Verkehrsträger ermöglichen, aus. Entsprechend sind häufige Nutzungsarten von Sonderstandorten

- das „hafenaffine“ Gewerbe,
- das Verarbeitende Gewerbe,
- die Logistikwirtschaft und Lagerei sowie
- das Ver- und Entsorgungsgewerbe.

#### 10.1.3 Klassisches Gewerbegebiet

Klassische Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von **nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben**. Diese Gebiete sind als **GE oder bisweilen auch GEE-Flächen** ausgewiesen.

Oftmals befinden sich die klassischen Gewerbegebiete in **teilintegrierter Lage**. Bei Altstandorten (bis in die frühen 1980er Jahre) ist auch eine integrierte Lage in den Siedlungskörper häufig vorzufinden.

Idealerweise bestehen **keine Konfliktpotenziale** mit angrenzenden Siedlungen oder Schutzgebieten. Dies kann jedoch nicht in jedem Falle vorausgesetzt werden. Die maximal zulässigen Geräuschemissionen betragen gemäß der Flächenausweisung **65 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht**. Klassische Gewerbegebiete weisen nicht selten eine Gesamtgröße von **bis zu 20 ha** auf. In Einzelfällen können diese Standorte jedoch auch deutlich größer ausfallen.

Klassische Gewerbegebiete beheimaten oftmals zahlreiche **Unternehmen unterschiedlichster Branchen und Größen**. Häufige Nutzungsarten in klassischen Gewerbegebieten sind u.a.

- Betriebe des emissionsarmen Verarbeitenden Gewerbes,
- Kfz-Werkstätten,
- Großhandelsunternehmen,
- Verkehr- und Lagereibetriebe,
- Getreidelager,
- Holzwerke,
- Betriebe zur Lagerung und Behandlung von nicht gefährlichen Abfällen (z.B. Metall)
- Go-Kart-Hallen oder auch
- Wildzerlegebetriebe.

#### 10.1.4 Standort für Handwerk und Kleingewerbe

Die Standorte für Handwerk und Kleingewerbe dienen vorwiegend der Unterbringung des **vergleichsweise wenig emittierenden, flächenintensiven Gewerbes**. In der Regel sind diese Standorte als **GE, GEE oder MI-Flächen** ausgewiesen. Oftmals sind diese **in den Siedlungskörper integriert** und **in der Regel kleiner als 10 ha** (in Ausnahmefällen wird diese Größe überschritten).

Betriebe, die sich an solchen Standorten ansiedeln, haben **selten mehr als 250 Beschäftigte** und bedienen **überwiegend die lokalen und regionalen Absatzmärkte**. Darüber hinaus errichten sie nur vereinzelt eigene Gebäude. Vielmehr mieten sie deutlich häufiger Immobilien – auch für Lagerzwecke an. Folglich ist das **Vorhandensein von Gebäuden zur Miete** ein zentrales Charakteristikum von Standorten für Handwerk und Kleingewerbe. An diesen Standorten anzutreffende Betriebe sind meist

- Handwerksbetriebe, v.a. aus dem Verarbeitenden Gewerbe und dem Baugewerbe,
- Betriebe aus dem Bereich der Informations- und Mediendienstleistungen,
- Betriebe, die unternehmensnahe Dienstleistungen anbieten sowie
- Betriebe mit ergänzenden sonstigen Dienstleistungen.

#### 10.1.5 Hochwertige Gewerbegebiete

Standorte für hochwertiges Gewerbe, v.a. wissensorientiertes Gewerbe und Dienstleistungen, dienen insbesondere der Unterbringung von **kleinen, wissensorientierten und wenig emissionsintensiven Betrieben**. Ein hoher Büro-/ Verwaltungsflächenanteil ist typisch. Aufgrund der geringen Anforderungen hinsichtlich der Emissionsobergrenzen sind diese Standorte häufig als **GE, GEE oder MI-Gebiete**, in **seltenen Fällen auch als SO-Gebiete**, ausgewiesen. Entsprechend befinden sich die Standorte für wissensorientiertes Gewerbe und Dienstleistungen oftmals einer **teilintegrierten oder integrierten Lage** zum Siedlungskörper. Einige Standorte befinden sich auch in **räumlicher Nähe zu Hochschulen und Forschungseinrichtungen**.

Standorte für wissensorientiertes Gewerbe und Dienstleistungen zeichnen sich in der Regel durch eine **hohe Gestaltungsqualität** sowohl der Gebäude als auch öffentlicher und privater Grünanlagen aus. Darüber hinaus ist häufig eine **starke Verkehrsmischung** (Fußgänger-, Rad- und Kfz-Verkehr) gegeben. Die Gebäude in diesen Gebieten stehen oftmals zur **Vermietung oder Verpachtung** zur Verfügung.

Häufige Nutzer von Standorten des wissensorientierten Gewerbes und der Dienstleistungen sind Unternehmen und Betriebe aus folgenden Bereichen:

- emissionsarmes (wissensorientiertes) Verarbeitendes Gewerbe,
- (komplementäre) unternehmensnahe Dienstleistungen,

- Forschung und Entwicklung,
- Dienstleistungen der Informations- und Medienwirtschaft sowie
- sonstige ergänzende Dienstleistungen.

### 10.1.6 Darstellung der Standorttypen anhand bestimmter Merkmale/ Kriterien

		Standorttypen					
		Emissionsintensives Gewerbe	Verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbegebiet	Handwerk und Kleingewerbe	Hochwertiges Gewerbegebiet	
Städtebauliche Lage	<b>Mesostandort (kommunale Ebene)</b>						
	Innenstadt, 1A-Lage, bedeutendes Stadtteilzentrum (imagerrelevant)	O	O bis +	O bis +	O bis +	+ bis ++	
	Integrierte Lage im Siedlungskörper	--	-- bis +	- bis +	O bis ++	+ bis ++	
	Randlage am Siedlungskörper (teilintegriert), ohne Ortsdurchfahrt	- bis +	O bis +	O bis ++	O bis ++	- bis ++	
	Periphere bzw. exponierte Lage („Grüne Wiese“)	O bis ++	O bis ++	- bis +	-- bis O	-- bis -	
Verkehrsanbindung	IV	Unmittelbare Autobahn-Anschlussstelle (max. 500m)	O bis ++	+ bis ++	O bis ++	O bis ++	-- bis O
		Autobahn-Anschlussstelle in max. 6-8 km	+ bis ++	+ bis ++	+ bis ++	+ bis ++	+ bis ++
		Wichtige Ausfallstraße (oft Stadtrandlage), falls nicht direkte BAB-AS	+ bis ++	++	+ bis ++	O bis ++	O bis ++
		Nähe zu einem überregionalen Personenbahnhof	O bis ++	O bis ++	O bis ++	O bis +	+ bis ++
	ÖV	Nähe zu einem Güterbahnhof	O bis ++	O bis ++	O bis ++	O	O
		Nähe zu einem gut bedienten Bus-/Straßenbahn-Haltepunkt (< 500m)	+ bis ++	O bis ++	+ bis ++	+ bis ++	+ bis ++
		Nähe zu einem internationalen Flughafen	O bis +	O bis +	O bis ++	O bis +	+ bis ++
		Nähe zu einem internat. Seehafen/ gr. Binnenhafen	O bis ++	O bis ++	O bis ++	O bis +	O bis +
Städtebauliche Situation	<b>Mikrostandort (unmittelbares Umfeld)</b>						
	Gebietsgröße (wenn einheitliches gebiet)	20 ha bis 100 ha, tw. deutlich größer	20 ha bis 100 ha, tw. deutlich größer	5 ha 20 ha, tw. bis über 100 ha	5 ha bis 10 ha, selten größer	3 ha bis 40 ha	
	Monofunktionaler Gewerbestandort	O bis ++	O bis ++	O bis +	-- bis O	--	
	Mehrere Unternehmen ähnlicher oder vor-/nachgelagerter Branchen	O bis +	O bis ++	O bis +	O bis ++	+ bis ++	
	Gewachsener, durchmischter Bestand	- bis +	- bis O	+ bis ++	O bis ++	-- bis -	
	Hochwertige Architektur in klarer städtebaulicher Struktur	-- bis O	-- bis O	- bis +	- bis +	+ bis ++	
	Umfeld	Anspruchsvolle (Grün-)Gestaltung und Aufenthaltsqualität	O bis +	O bis +	O bis +	O bis +	+ bis ++
		Emissionsverträglichkeit des Umfeldes	++	+ bis ++	+	O bis +	-- bis O
	Flächengenausweisung	Gastronomie, Einzelhandel, öffentl. Einrichtungen	O bis +	O bis +	O bis ++	O bis ++	+ bis ++
		GI, GE	+ bis ++	+ bis ++	O bis +	- bis ++	-- bis -
GE, GEe (Einschränkung hins. Lärm)		-- bis -	-- bis -	- bis O	O bis ++	O bis ++	
Flächen-zuschnitt	SO bestimmter Zweckbestimmung (z.B. GVZ, Wissensch./ Forschung)	O bis ++	O bis ++	--	--	- bis ++	
	MI	--	--	-- bis -	- bis O	-	
	Flächengrößen (Parzellen)	> 5.000 qm	> 10.000	> 2.500 qm	> 500 qm*	> 500 qm (50 qm*)	
	Grundstück ermöglichen flexible Nutzung	- bis +	-- bis +	+ bis ++	+ bis ++	- bis +	
Erschließung	Vorhandensein von Mietflächen (Gebäude)	-- bis O	O bis ++	+	+ bis ++*	+ bis ++*	
	Äußere Anbindung; inneres Erschließungsnetz	eigene Abbiegespur; weite Kurven; mind. 2-seitige äußere, periphäre Anbindung	eigene Abbiegespur; weite Kurven; Lichtsignalanlagen, mind. 2-seitige äußere, periphäre Anbindung	oft zentrale, besser periphere Erschließung; vermaschte Verkehrsnetze	oft zentrale Erschließung; auch 'Vermaschte Verkehrsnetze	Rasternetz oder Ringnetz	
	Besondere Anforderungen an innere Erschließung (B = Fahrbahnbreite)	B: 6,5 m; Schwelast	B: mind. 7,50 m; tw. 2-seitige Anbindungen	B: mind. 6,5 m	B: mind. 6,0 m	B: mind. 5,5 m	
	Abstellflächen	+ bis ++	O bis +	+ bis ++	++	++	
	Ver- und Entsorgung (Wasser/ Abwasser; Energie)	O bis ++	O bis ++	O bis +	O	O	
	schneller Internetanschluss (auch Netzsicherheit)	+ bis ++	+ bis ++	+ bis ++	+ bis ++	++	

Erläuterung: -- = keinesfalls zutreffend bzw. ausdrücklich unerwünscht; - = eher nicht zutreffend bzw. unerwünscht; O = sowohl als auch bzw. neutral gegenüber diesem Kriterium; + = zutreffend bzw. erwünscht; ++ = unbedingt zutreffend bzw. unbedingt erwünscht

\* Anmerkung: (auch) Büroflächen

### 10.1.7 Zuordnung von Wirtschaftsgruppen und -abteilungen zu Unternehmenstypen

Unternehmenstypen	Buchstabe/ WZ-Nr	Gewichtung
<b>Emissionsintensives verarbeitendes Gewerbe u.ä.</b>		
	B	100%
	C	25%
	D/E	50%
	46	5%
<b>Emissionsarmes verarbeitendes Gewerbe u.ä.</b>		
	C	75%
	D/E	50%
	45	100%
	46	95%
	78	45%

<b>Baugewerbe</b>			
	F		100%
	78		15%
<b>Logistik und Lagerhaltung</b>			
	H		100%
	78		10%
<b>Forschung und Entwicklung</b>			
	72		100%
<b>Wirtschaftsnahe Dienstleistungen</b>			
	J		100%
	69-71; 74, 74		100%
	N		95%
<b>Sonstige Dienstleistungen</b>			
	I		100%
	K		100%
	L		100%
	O		100%
	75		100%
	N		5%
	P		100%
	Q		100%
	90-95		100%
<b>Einzelhandel</b>	47		100%
<b>Nicht berücksichtigt</b>			
	A		100%
	96		100%
	97, 98		100%
	99		100%

## 10.2 Ermittlung des Flächenbedarfs

Die Ermittlung des zukünftigen Flächenbedarfs steht im Zentrum der Gewerbeflächenkonzeption. In der Zusammenschau der mittels unterschiedlicher Ansätze erfassten und geschätzten Flächenbedarfe sowie der ergänzenden Expertengespräche, wird ein für sinnvoll erachteter Mittelwert aus den Ergebnissen verschiedener methodischer Ansätze gebildet. Somit liegt eine Kombination einer im Kern deskriptiven Herangehensweise (die Entwicklungen in der Vergangenheit werden als Ausgangsbasis zur Einschätzung zukünftiger Wirtschaftsflächenbedarfe betrachtet) und einer qualitativen Einschätzung vor.

Nicht zu verkennen ist dabei, dass sich der zukünftige Bedarf an Gewerbeflächen nur teilweise deskriptiv ermitteln lässt und in besonderem Maße auch normativen Vorgaben unterliegt, die aus dem Anspruch einer städtebaulichen Entwicklung im Sinne des § 1 Abs. 5 und 6 BauGB resultieren. Danach sind die verschiedenen Anforderungen an den Raum miteinander in Einklang zu bringen und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten.

## 10.2.1 Trendbasierte Gewerbeflächenbedarfsprognose

Bei dem in Kap. 5.4 verwendeten trendbasierten Modell zur Gewerbeflächenbedarfsprognose handelt es sich um einen nachfrageorientierten Ansatz. Anders als bei der reinen Fortschreibung einer bisherigen Flächennachfrage (vgl. Kap. 5.3), die ebenso durch einen Mangel an verfügbaren Gewerbeflächen in der Vergangenheit, wie auch durch ein Überangebot dessen erheblich tendiert sein kann, wird hier aus einer differenzierten Trendfortschreibung der Beschäftigtenzahlen und der Anwendung verschiedener Parameter (Flächenkennziffern, Verlagerungs- und Neuansiedlungsquoten, Wiedernutzungsquoten etc.) auf den zukünftigen Flächenbedarf geschlossen.

Das Modell basiert grundsätzlich auf der Annahme, dass ein zusätzliches Gewerbeflächenangebot keine Zunahme der Beschäftigung nach sich ziehen wird, sondern ein umgekehrter Effekt dominiert (wenngleich die aktuelle Beschäftigtenzahl und -entwicklung niemals unabhängig vom Vorhandensein entsprechender, nachfragegerechter Standorte gesehen werden kann).

Die Beschäftigtenprognose beruht auf einer Extrapolation der Beschäftigtenzahlen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) aller Branchen entsprechend der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 (WZ 2008) zwischen den Jahren 2000 und 2015 (der Stützzeitraum wird teilweise verkürzt). Die Datengrundlage bezieht sich auf den Stand nach der Revision der Beschäftigungsstatistik. Die Trendprognose erfolgt dabei differenziert für 18 **Wirtschaftsgruppen**.<sup>358</sup> Dabei wird angestrebt, für die Werte zwischen 2000 und 2015 jeweils eine möglichst homogene Zeitreihe zu erstellen, aus der Rückschlüsse auf die zukünftige Beschäftigtenentwicklung bis zum Jahr 2035 möglich sind. Auf diese Weise wird den sehr unterschiedlichen Entwicklungstrends der einzelnen Branchen Genüge getan. Zur Fortschreibung wird – je nach Verlauf der Beschäftigtenzahlen und Plausibilität der Annahmen – eine Kombination aus linearer und logarithmischer Trendschätzung verwendet.

Die Wirtschaftsgruppen werden in einem anschließenden Schritt entsprechend der Gemeinsamkeiten hinsichtlich ihrer Standortanforderungen auf die in Kap. 10.1.7 dargestellten 8 **Unternehmensgruppen** verteilt (mitsamt einer Gewichtung):

- Emissionsintensives verarbeitendes Gewerbe u. ä.
- Emissionsarmes verarbeitendes Gewerbe u. ä. (auch Großhandel)
- Baugewerbe
- Logistik und Lagerhaltung
- Forschung und Entwicklung
- Wirtschaftsnahe Dienstleistungen
- Sonstige Dienstleistungen
- Einzelhandel

Diese Unternehmensgruppen können auch als Typen der Gewerbenachfrage bezeichnet werden. Allerdings sind auch diese jeweils in unterschiedlichem Maße (oft auch nur zu geringen Anteilen) innerhalb von Gewerbegebieten vorzufinden.

Aufgrund der weitgehenden Entkopplung des Flächenverbrauchs von der Beschäftigtenentwicklung im Bereich des Einzelhandels (v. a. aufgrund der zunehmenden Zahl Teilzeitbeschäftigter bei zugleich wachsenden Verkaufsflächen je Einwohner), wird der Einzelhandel bei der Flächenbedarfsprognose weitestgehend ausgeblendet (ebenso vertritt die *cima* den Ansatz, dass Einzelhandelsflächen, mit Ausnahme einzelner, kleiner Nahversorger, nicht in Gewerbestandorten angesiedelt werden sollten).

Die 8 Unternehmensgruppen werden schließlich entsprechend ihrer Affinitäten auf die für die Hansestadt Rostock relevanten Standorttypen verteilt. Die Wahl dieser **Standorttypen** orientiert sich in erster

---

<sup>358</sup> Die Wirtschaftsgruppen setzen sich aus den einzelnen Wirtschaftsabschnitten (C bis S) der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008) zusammen, die teilweise nach Wirtschaftsabteilungen (2-steller) weiter ausdifferenziert werden, wenn dies notwendig und möglich ist. Dabei bleiben die Land- und Forstwirtschaft, Fischerei (beide Wirtschaftsabschnitt A) sowie der Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden (B) unberücksichtigt, da Betriebe dieser Wirtschaftszweige als Nutzer gewerblicher Standorte im vorliegenden Fall nicht relevant sind.

Linie an den aktuell vorzufindenden Standorttypen im Stadtgebiet, welche im Rahmen der Bestandserhebung im Stadtgebiet offenkundig sind (vgl. Kap. 3.2). Da sich die konkrete Flächennachfrage nach bestimmten Standorttypen wesentlich aus der Verfügbarkeit ebensolcher Standorte ableitet (Standorte lassen sich in gewissem Maße untereinander substituieren, v.a. dann, wenn der regionale Flächenbedarf hoch genug ist und der Standort dem Anspruchsniveau gerecht wird), hat die differenzierte Darstellung des Flächenbedarfs einzelner Typen v.a. einen Empfehlungscharakter. Man sollte sich also hieran orientieren, ohne eine zu starre Vorgehensweise zu wählen. In erster Linie ist der aufsummierte Wert (Zeilensumme) der Flächenbedarfe dieser Standorttypen relevant. Standorte, die nicht als „Gewerbestandort“ i. e. S. zu bezeichnen sind (z. B. Einzelhandelsstandorte<sup>359</sup>, Geschäftslagen im Innenstadtbereich, reine Bürostandorte etc.) stehen damit in der Untersuchung nicht im Mittelpunkt. Hierfür müssten bei Bedarf eigene Untersuchungen vorgenommen werden.

Abb. 116 Verlagerungs-, Neuansiedlungs- und Wiedernutzungsquoten

	Emissionsintensives verarbeitendes Gewerbe u. ä.	Emissionsarmes verarbeitendes Gewerbe u. ä.	Baugewerbe	Logistik und Lagerhaltung	FuE	Wirtschaftsnahe Dienstleistungen	Sonstige Dienstleistungen
Verlagerungsquote	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Neuansiedlungsquote	0,15	0,15	0,15	0,15	0,7	0,7	0,7
Wiedernutzungs- quote	40 %	40 %	40 %	40 %	90 %	90 %	90 %

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

Das Prognosemodell ermittelt den absoluten Flächenbedarf aus dem Wachstum bestehender Betriebe, Neuansiedlungen und Neugründungen, dem Flächenverbrauch durch innerörtliche Verlagerungen sowie auch aus dem freiwerdenden Flächen in Folge von Schrumpfungen. Neben den in Kap 5.4.5 dargestellten Flächenkennziffern (FKZ), werden im Modell oben dargestellte Quoten genutzt.

Aus dem Abgleich des so ermittelten Bedarfs mit dem vorhandenen Angebot an Flächen im Bestand (falls diese den ermittelten Standortanforderungen der Unternehmen entsprechen) sowie den geplanten Gewerbeflächen mit Darstellung im FNP (falls geeignet), ergibt sich schließlich der Bedarf an zusätzlichen Neuausweisungen (Suchräume).

<sup>359</sup> Auch, wenn davon ausgegangen wird, dass die Entwicklungen im Einzelhandel sich nicht auf Gewerbegebiete niederschlagen sollen, so wird dennoch angenommen, dass einzelne Einzelhändler (v. a. unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit ab 800 qm Verkaufsfläche) in Gewerbegebieten nach hiesigem Verständnis ansässig sein werden.

## 10.3 Bewertungskriterien für Gewerbliche Entwicklungsflächen (FNP-Potenziale) und Suchräume

Während die Bewertung der Potenzialflächen im Bestand einer qualitativen und quantitativen Bewertung unterliegt, bei der man auf die aktuellen Bebauungspläne und Informationen zum Eigentumsrecht bzw. der jeweiligen Verwertungsabsicht zurückgreifen kann, so müssen die Gewerblichen Entwicklungsflächen und Suchräume einem anderen Bewertungsraster unterzogen werden. Hierzu wird eine Nutzwertanalyse (NWA) herangezogen (vgl. dazu Kap. 7.2 und 7.3).

### 10.3.1 Bewertungskriterien Gewerbliche Entwicklungsflächen

Fläche	0	1	2	Gewichtung 0,3
Flächengröße bzw. Entwicklungsperspektive	<10ha	10-30 ha	>=30ha	0,1
Art der baulichen Nutzung (Baufläche/Baugebiete)	M (MI)	G und teilweise M (od. auch S)	G, GI, GE	0,1
Verfügbarkeit	für überwiegenden Teil der Flächen (> 70%) Verfügbarkeit unklar (da privat)/ nicht gegeben	für größere Teilflächen (mind. 30%) Verfügbarkeit gegeben (öff. Eigentum od. Privateigentümer verkaufsbereit)	Für Gesamtfläche Verfügbarkeit gegeben (öff. Eigentum od. Privateigentümer verkaufsbereit bzw. Erweiterung geplant)	0,2
Qualität der äußeren Anbindung, v.a. hinsichtlich Kapazität/Ausbau der Haupterschließungsstraße	nicht vorhanden, aber herstellbar	vorhanden, mit Ausbaubedarf; lagebedingt sehr eingeschränkt	vorhanden und gut	0,05
Mögliche Anbindung des Gewerbestandes an äußere Haupterschließung (Knoten)	starke Behinderung durch Kreuzung des Gegenverkehrs, od. Anbindung kritisch	lediglich geringe Schwierigkeiten gesehen	keine problematische Kreuzung des Gegenverkehrs o.ä.	0,05
Breitbandanschluss (leitungsgebunden), ggf. anhand der näheren Umgebung bewertet	Breitbandverfügbarkeit >= 50 Mbit/s in weniger als 50% der Haushalte	Breitbandverfügbarkeit >= 50 Mbit/s in > 50% bis < 95% der Haushalte	Breitbandverfügbarkeit >= 50 Mbit/s in mind. 95% der Haushalte	0,1
Bodeneigenschaft/Tragfähigkeit des Untergrundes (gem. Angabe Kommune)	auf Gesamtfläche keine ausreichende Tragfähigkeit	auf Teilflächen keine ausreichende Tragfähigkeit	ausreichende Tragfähigkeit auf der gesamten Fläche	0,1
Topographie	Besondere Anforderungen	geringe Problematik durch Gefälle	Keine Einschränkungen	0,1
Fläche bebaut (z.B. großer Leerstand od. Konversion)	ja		nein	0,1
Altlastenverdacht	ja		nein	0,1
<b>Lagegunst</b>				<b>0,3</b>
Entfernung zur Autobahn (reale km)	> 5.000m	über 2.000 bis 5.000m	<= 2.000m	0,2
Entfernung zu Bundesstraße (reale km)	> 1.000m	über 250 bis 1.000m	<= 250m	0,2
Entfernung ÖPNV-Haltestelle	> 700m	über 300 bis 700 m	<= 300m	0,1
ÖPNV-Anbindung Schiene	> 3.000m	über 1.000m -3.000m	<= 1.000m	0,1
Entfernung zu Versorgungsinfrastruktur (Einkaufen)	> 3.000m	über 1.000 bis 3.000m	<= 1.000m	0,05
Entfernung zu gastronom. Einrichtungen	> 1.500m	über 500 bis 1.500m	<= 500m	0,05
Lage im Siedlungszusammenhang	ohne Anschluss an Siedlungsbereich	Anschluss an vorhandenen Siedlungsbereich	Anschluss an vorhandenes Gewerbegebiet	0,3
<b>Nutzungskonflikte</b>				<b>0,2</b>
Abstand zu immissionsempfindlichen Nutzungen (v.a. Wohnbebauung, Kurgebiete, Kliniken etc.)	< 100m	über 100 bis 300m	> 300m	0,3
Konflikt aufgrund der Eignung für Siedlungserweiterung, hins. Wohnbauentwicklung	hoch	gering	keine	0,3
Eignung für anderweitige Nutzung (außer Wohnen)	ja	teilweise	nicht unmittelbar	0,2

Freileitungen	Hochspannungsleitung ( $\geq 110$ kV) vorhanden	Freileitung $< 110$ kV vorhanden	nicht vorhanden	0,2
<b>Sonstige Restriktionen</b>				<b>0,2</b>
Kleingewässer od. geschütztes Biotop	vorhanden	am Rand vorhanden	nicht vorhanden	0,2
Eingriff in vorhandene Grünzüge oder klimatisch wichtige Freiräume (Regionale Grünzüge u.a.)	hoch	gering	keine	0,1
300m-Puffer zu FFH-Gebiet/ VSRL	betroffen	am Rand betroffen	nicht betroffen	0,1
Vorranggebiet Naturschutz	betroffen	am Rand betroffen	nicht betroffen	0,3
Vorranggebiet Rohstoffsicherung	betroffen	am Rand betroffen	nicht betroffen	0,1
Überschwemmungsgebiet (Vorranggebiet Hochwasserschutz)	betroffen		nicht betroffen	0,1
Wasserschutzgebiet	WSZ III a betroffen	WSZ III b betroffen	nicht betroffen	0,1

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017

### 10.3.2 Bewertungskriterien Suchräume

	0	1	2	Gewichtung
<b>Fläche</b>				<b>0,3</b>
Flächengröße bzw. Entwicklungsperspektive	$< 10$ ha	10-30 ha	$\geq 30$ ha	0,1
Verfügbarkeit	für überwiegenden Teil der Flächen ( $> 70\%$ ) Verfügbarkeit unklar (da privat) / nicht gegeben	für größere Teilflächen (mind. 30%) Verfügbarkeit gegeben (öff. Eigentum od. Privateigentümer verkaufsbereit)	Für Gesamtfläche Verfügbarkeit gegeben (öff. Eigentum od. Privateigentümer verkaufsbereit bzw. Erweiterung geplant)	0,2
Qualität der äußeren Anbindung, v.a. hinsichtlich Kapazität/ Ausbau der Haupterschließungsstraße	nicht vorhanden, aber herstellbar	vorhanden, mit Ausbaubedarf; lagebedingt sehr eingeschränkt	vorhanden und gut	0,1
Mögliche Anbindung des Gewerbestandortes an äußere Haupterschließung (Knoten)	starke Behinderung durch Kreuzung des Gegenverkehrs, od. Anbindung kritisch	lediglich geringe Schwierigkeiten gesehen	keine problematische Kreuzung des Gegenverkehrs o.ä.	0,1
Breitbandanschluss (leitungsgebunden), ggf. anhand der näheren Umgebung bewertet	Breitbandverfügbarkeit $\geq 50$ Mbit/s in weniger als 50% der Haushalte	Breitbandverfügbarkeit $\geq 50$ Mbit/s in $> 50\%$ bis $< 95\%$ der Haushalte	Breitbandverfügbarkeit $\geq 50$ Mbit/s in mind. 95% der Haushalte	0,1
Bodeneigenschaft / Tragfähigkeit des Untergrundes (gem. Angabe Kommune)	auf Gesamtfläche keine ausreichende Tragfähigkeit	auf Teilflächen keine ausreichende Tragfähigkeit	ausreichende Tragfähigkeit auf der gesamten Fläche	0,1
Topographie	Besondere Anforderungen	geringe Problematik durch Gefälle	Keine Einschränkungen	0,1
Fläche bebaut (z.B. großer Leerstand od. Konversion)	ja		nein	0,1
Alllastenverdacht	ja		nein	0,1
<b>Lagegunst</b>				<b>0,3</b>
Entfernung zur Autobahn (reale km)	$> 5.000$ m	über 2.000 bis 5.000m	$\leq 2.000$ m	0,2
Entfernung zu Bundesstraße (reale km)	$> 1.000$ m	über 250 bis 1.000m	$\leq 250$ m	0,2
Entfernung ÖPNV-Haltestelle	$> 700$ m	über 300 bis 700 m	$\leq 300$ m	0,1
ÖPNV-Anbindung Schiene	$> 3.000$ m	über 1.000m -3.000m	$\leq 1.000$ m	0,1
Entfernung zu Versorgungsinfrastruktur (Einkaufen)	$> 3.000$ m	über 1.000 bis 3.000m	$\leq 1.000$ m	0,05
Entfernung zu gastronom. Einrichtungen	$> 1.500$ m	über 500 bis 1.500m	$\leq 500$ m	0,05
Lage im Siedlungszusammenhang	ohne Anschluss an Siedlungsbereich	Anschluss an vorhandenen Siedlungsbereich	Anschluss an vorhandenes Gewerbegebiet	0,3

<b>Nutzungskonflikte</b>				<b>0,2</b>
Vorranggebiet Industrie und Gewerbe	kein Vorranggebiet I u. G		Vorranggebiet I. u. G.	0,2
Abstand zu immissionsempfindlichen Nutzungen (v.a. Wohnbebauung, Kurgelände, Kliniken etc.)	< 100m	über 100 bis 300m	> 300 m	0,2
Konflikt aufgrund der Eignung für Siedlungserweiterung, hins. Wohnbauentwicklung	hoch	gering	keine	0,2
Eignung für anderweitige Nutzung (außer Wohnen und Vorbehaltsgebiete), v.a. Vorranggebiete	betroffen	am Rand betroffen	nicht betroffen	0,2
Freileitungen	Hochspannungsleitung (>= 110 kV) vorhanden	Freileitung < 110 kV vorhanden	nicht vorhanden	0,2
<b>Sonstige Restriktionen</b>				<b>0,2</b>
Kleingewässer od. geschütztes Biotop	vorhanden	am Rand vorhanden	nicht vorhanden	0,3
Eingriff in vorhandene Grünzüge oder klimatisch wichtige Freiräume (Regionale Grünzüge / Ventilationszonen)	hoch	gering	keine	0,2
300m-Puffer zu FFH-Gebiet/ VSRL	betroffen	am Rand betroffen	nicht betroffen	0,2
Überschwemmungsgebiet/ Hochwasserschutz	betroffen		nicht betroffen	0,1
Wasserschutzgebiet	WSZ III a betroffen	WSZ II lb betroffen	nicht betroffen	0,2

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2017