

Informationsvorlage	Datum:	20.07.2017
Federführendes Amt: Eigenbetrieb KOE	fed. Senator/-in:	OB, Roland Methling
Beteiligte Ämter: Zentrale Steuerung	bet. Senator/-in:	S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Untersuchung Stadthafen Zentrum		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
13.09.2017	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

bereits gefasste Beschlüsse: 2015/BV/1104

Sachverhalt:

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 20.01.2016 die Entwicklung einer Maritimen Meile im Stadthafen beschlossen (Beschluss Nr. 2015/BV/1104). Ziel ist die Belebung und ganzheitliche Weiterentwicklung des Stadthafens durch zusätzliche touristische Anziehungspunkte.

Eine weitere Grundlage ist die Evaluation der Zielsetzungen der 2. Fortschreibung des Rahmenplans „Stadtzentrum Rostock“ 2008 sowie die Bewertung und Berücksichtigung der in der Zwischenzeit erfolgten Planungen und Konzepte für den zentralen Bereich des Stadthafens.

Den zuvor benannten Umständen Rechnung tragend, wurde durch die zuständige, beauftragte städtische Gesellschaft „Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH“ eine Studie zur Entwicklung des zentralen Bereiches Stadthafen erarbeitet.

Die Studie stellt dar, wie unter Berücksichtigung der Zusammenführung verschiedener Planungen unter anderem geprüft wurde, an welchem der zwei ausgewählten Standorte – Kabutzenhof oder „Christinenhafen“ – ein Konzept für einen gesellschaftlichen Zweckbau umgesetzt werden kann, das in seiner Größe und den Inhalten zur weiteren Entwicklung des Stadthafens beitragen kann.

Für den Vorzugsstandort wurde eine mögliche Struktur der Baufelder herausgearbeitet. Wesentlich in der Untersuchung ist die Verbindung des Projektes mit den aus der Rahmenplanung zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ vorgesehenen Maßnahmen.

Die vorliegende Studie in der Fassung vom Mai 2017 ist ein planerischer Stand zur Darstellung der Entwicklungsziele für diesen Bereich des Stadthafens und eine Grundlage für die weitere Planung im Stadthafen.

Die Untersuchung liegt als Anlage bei.

Roland Methling

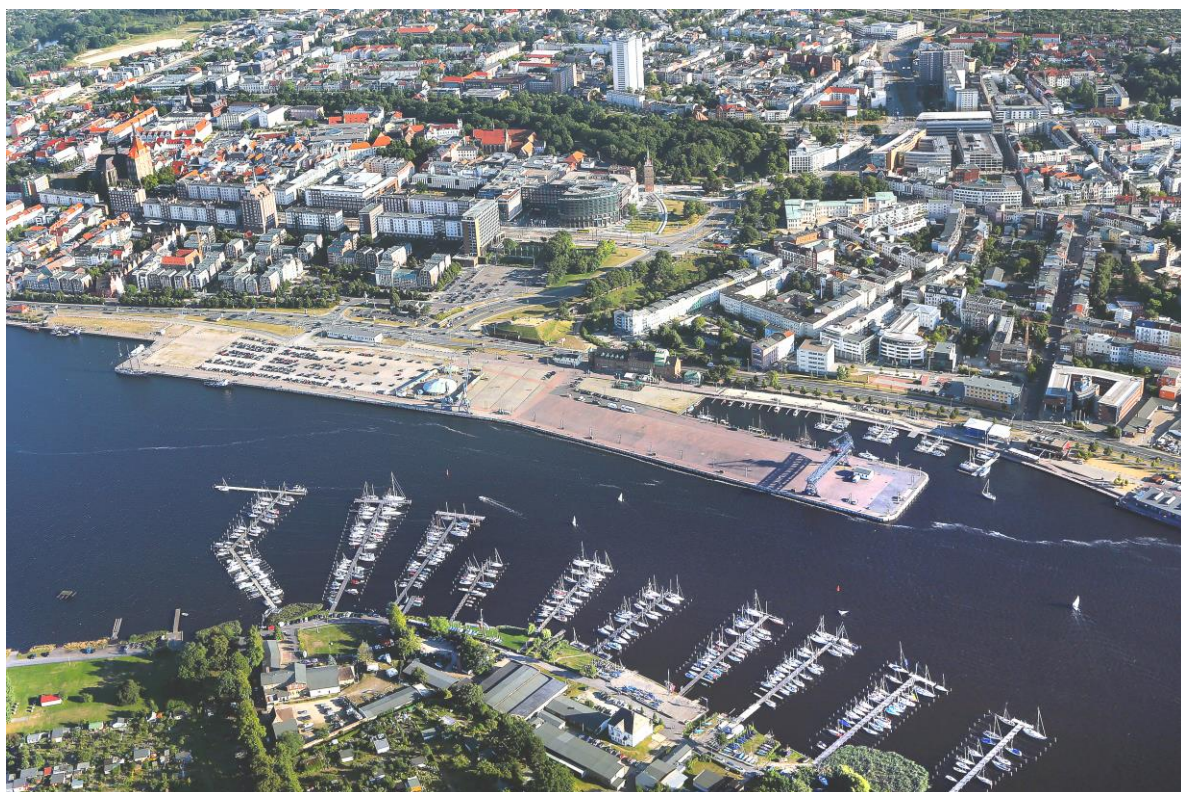
Anlage/n:

Studie Stadthafen Zentrum

(Anlage am 02.08.2017 ausgetauscht
aufgrund einer redaktionellen Korrektur in der Fußzeile /03.1 ke)

Zentraler Bereich Stadthafen (Stadthafen Zentrum)

**Zusammenfassung und Fortschreibung
aktueller Entwicklungsideen**



Stand Mai 2017

Erstellung der Untersuchung durch:
Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vögenteich 26
18055 Rostock

Erstellung der Visualisierung durch:
pb3dk
Dipl. Ing. Peter Bringt
Karl-Marx-Allee 111
10243 Berlin

Zentraler Bereich Stadthafen (Stadthafen Zentrum)

Aufgabenstellung und Ziele

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 20.01.2016 die Entwicklung einer Maritimen Meile im Stadthafen beschlossen (Beschluss Nr. 2015/BV/1104). Ziel ist die Belebung und ganzheitliche Weiterentwicklung des Stadthafens durch zusätzliche touristische Anziehungspunkte. Grundlage ist der Bericht der Projektgruppe „Maritime Meile im Stadthafen“. Die darin benannten Entwicklungsvorschläge sollen im Zuge einer 2. Fortschreibung des Rahmenplans geprüft und mit dem bestehenden IGA-Konzept abgestimmt werden.

Grundlage ist die Evaluation der Zielsetzungen der 1. Fortschreibung des Rahmenplans Stadthafen aus dem Jahr 2005 und die Bewertung und Berücksichtigung der in der Zwischenzeit erfolgten Planungen und Konzepte für diesen Bereich.

Im Vorfeld der anstehenden Fortschreibung des Rahmenplans Stadthafen ist beabsichtigt, eine Entscheidung über die Standortfrage für die Errichtung des Maritimen Erlebnis zentrums durch ein externes Gutachten vorzubereiten. Die Beauftragung dafür erfolgte an die Planungsgruppe fwi hamburg, Impuls Design und Futour.

Unabhängig davon soll hier geprüft werden, an welchem der zwei ausgewählten Standorte – Kabutzenhof oder „Christinenhafen“ – ein Konzept umgesetzt werden kann, das in seiner Größe und den Inhalten zur weiteren Entwicklung des Stadthafens beitragen kann. Wesentlich in der Untersuchung ist die Verbindung des Projektes mit den aus der Rahmenplanung zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ vorgesehenen Maßnahmen.

Planungsgrundlagen dafür sind

- Rahmenplan Stadthafen, 1. Fortschreibung, Strukturplan, (2005) Hansestadt Rostock (Anlage 1, Seite 2)
- Bebauungsvorschlag für „Christinenhafen“, (2015) Abschlussbericht der Projektgruppe „Maritime Meile im Stadthafen Rostock“ (Anlage 2, Seite 3)
- Quartierblatt Bussebart, Entwurf, Strukturplan, (2016) Hansestadt Rostock (Anlage 3, Seite 4)
- Verkehrsuntersuchung zur städtebaulichen Integration der L 22 im Bereich des Stadthafens, (2012) SHP Ingenieure Hannover (Anlage 4, Seite 4)
- Studie zu einer festen Warnowquerung in der Hansestadt Rostock, Stadthafen Rostock – Gehlsdorf, (2014) BDC Dorsch Consult (Anlage 5, Seite 5)
- Entwicklungspotentiale Gehlsdorf, Plan des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Rostock (2016) (Anlage 6, Seite 13)
- Interviews mit Betroffenen (2016)

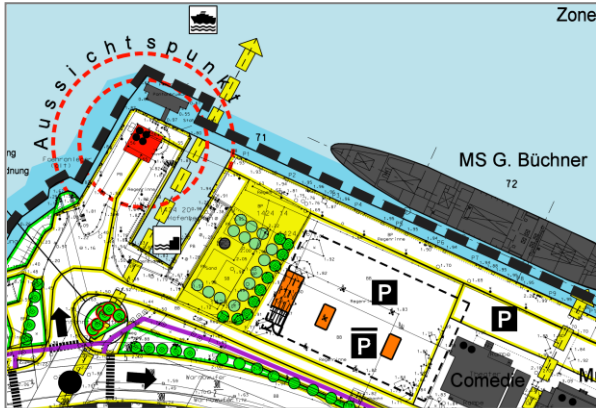
Die hier genannten Planungen sind in Auszügen, soweit sie das Planungsgebiet betreffen, in der Untersuchung dargestellt.

Dabei sind die inhaltlichen Vorgaben für die Gebäude zu vernachlässigen. Entscheidend ist die Möglichkeit der Verbindung der möglichen Bebauung zur Innenstadt sowie zum Gehlsdorfer Ufer.

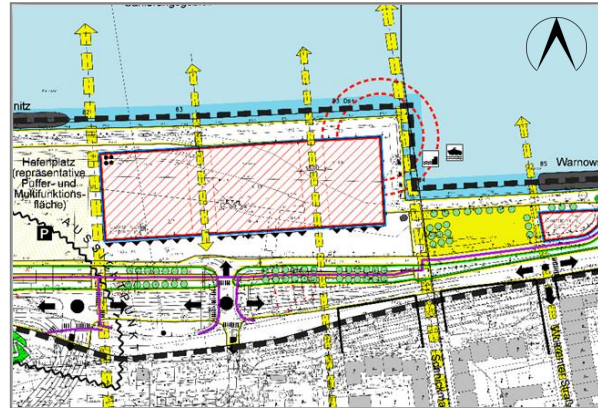
Damit werden die Ziele des Workshops „Rostocker Oval“ (2012) und des Städtebaulichen Rahmenplanes „Stadtzentrum Rostock“ (2. Fortschreibung 2008) untersetzt.

Ausgangssituation - Grundlagen

1. Standortuntersuchung für die Entwicklung eines zentralen Bereiches im Stadthafen



Kabutzenhof



„Christinenhafen“

Anlage 1

Rahmenplan Stadthafen, 1. Fortschreibung, Strukturplan, (2005) Hansestadt Rostock

Auszug aus dem Text:

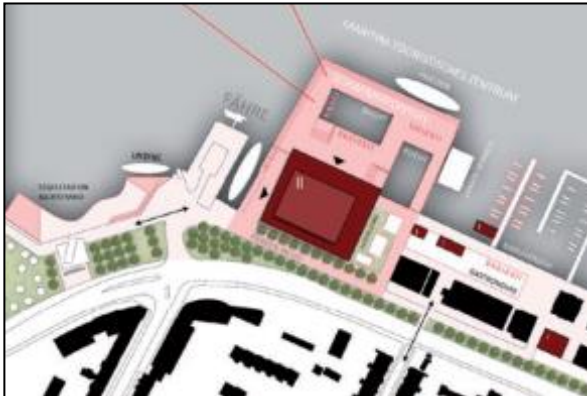
„Im Bereich des Beckens soll die Option offengehalten werden, eine punktuelle städtebauliche Dominante zu schaffen. Diese könnte für gastronomische oder touristische Zwecke genutzt werden. Von diesem Punkt ergibt sich eine interessante Aussicht in westliche und nordwestliche Richtung entlang der Warnow.“

Vor der MS Georg Büchner sowie vor der Kleinkunsthöhne und dem ‚Mau‘ befinden sich größere Parkplätze.

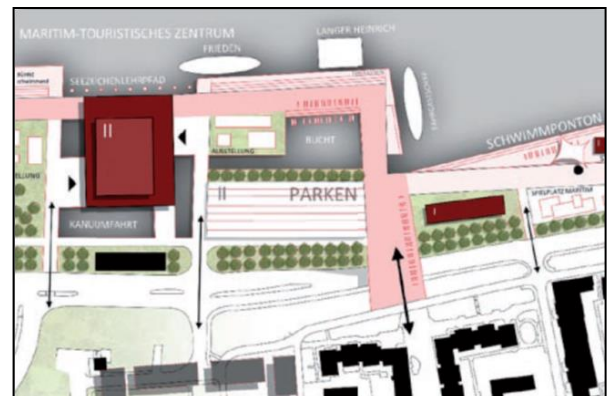
Diese werden für diese besucherintensiven Nutzungen benötigt. Gleichzeitig dienen sie teilweise der Abdeckung des Stellplatzbedarfs aus dem Bereich der Fischhallen (Neubauten auf den Grundflächen der ehemaligen Fischhallen mit überwiegend Gastronomie und Verkauf, die Red.) sowie der angrenzenden KTV. Es besteht ein rechnerisches Defizit. Um den Bedarf an Stellplätzen weitgehend abdecken zu können, ist die flexible Belegung durch alle Nutzer zu sichern und die Option für eine zusätzliche Tiefgarage offen zu lassen.“

„Die Gliederung der Baukörper soll Respekt vor der Bebauung der Altstadt zeigen. Gleichzeitig müssen sie aber einen eigenen, zeitgemäßen Charakter entwickeln. Bei der Bearbeitung ist insbesondere der Endpunkt der Blickachse von der Schnickmannstraße städtebaulich hervorzuheben.“

Die Gebäudehöhe sollte sich an den Maßstab der historischen Altstadt anpassen, wobei Akzente durch eine höhere Bebauung in Teilbereichen innerhalb der Gesamtbebauung städtebaulich denkbar sind.“



Kabutzenhof



„Christinenhafen“

Anlage 2

Bebauungsvorschläge, aus Abschlussbericht der Projektgruppe „Maritime Meile im Stadthafen Rostock“ (2015)

Auszug aus dem Text:

„Auch die Variante Kabutzenhof/Bereich westlich von Mau/Bühne 602 erfüllt die wasser- und landseitigen Anforderungen eines MTZ. Hier hatten das Portcenter und dann die „Büchner“ ihre Liegeplätze, für das Traditionsschiff bestehen somit günstige Anlegebedingungen. Auch an diesem Platz besteht eine ausreichende Flächengröße für Landanlagen. Wasserseitig könnten auch der Kieshafen und die Wasserflächen unterhalb des Matrosendenkmals in die Nutzung einbezogen werden. Die Lage zum Stadtzentrum ist hier nicht ganz so günstig wie in der Variante „Christinenhafen“, sie ist aber immer noch vertretbar; die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist gut.“

„Die Variante „Christinenhafen“ stellt eine besonders günstige Lösung für das MTZ dar. Dieser Standort weist zwei Vorzüge auf. Zum einen liegt er dem Stadtzentrum am nächsten und ist daher von Besuchern besonders gut zu erreichen. Zum anderen weist er von seiner Größe her günstige Bedingungen auf. Mit dem Haeddehafen bleiben erforderliche Wasser- und Landflächen für die Belange der Hanse Sail erhalten.“

„Um das MTZ als Erlebniszentrum auszugestalten, kommt einer attraktiven zeitgemäßen Darstellung, bei der die Besucher interaktiv einbezogen werden, eine Schlüsselrolle zu. Dabei ist von vornherein auch an Kinder und Jugendliche als wichtige Zielgruppen zu denken.“

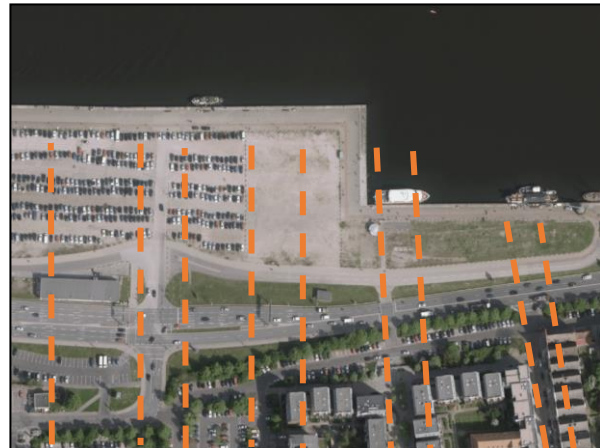
Das Image darf nicht „trocken, altbacken und langweilig“ sein, sondern „frisch, überraschend und interessant“. Dafür bieten moderne Konzepte eine Vielzahl von Möglichkeiten.

Durch Kombination von Dauerausstellung mit Wechselausstellungen ist die Attraktivität zu erhöhen; die Interessenten sollen zu erneuten Besuchen angeregt werden. Dafür ist ein hoher Anteil von Wechselausstellungen vorzusehen. Für Wechselausstellungen können zum einen Objekte aus den Depots genutzt werden, die nicht in der Dauerausstellung enthalten sind. Zum anderen sind von Zeit zu Zeit besonders attraktive Sonderausstellungen nach Rostock zu holen, mit denen hohe Besucherzahlen erreicht werden.

Über die erwähnten Ausstellungsgebiete hinaus werden im MTZ weitere Nutzungen vorgesehen:

Räume für Tagungen, Vorträge, Präsentationen und Veranstaltungen (z.B. maritime Konferenzen, Veranstaltungen der maritimen Vereine, private Feiern mit maritimem Flair) Erlebnissgastronomie, Kombüse mit Smutje, Maritimer Shop, Maritime Bibliothek, 5-D Kino, Räume für Hanse Sail Büro, Hanse Sail Verein, Societät Rostock maritim e.V.“

2. Standortuntersuchung zur Querung der L 22



Anlage 3

Quartierblatt Bussebart, Entwurf (2016),
Strukturplan, Hansestadt Rostock

„Christinenhafen“

Luftbildaufnahme der vorhandenen Situation
Eintragung wesentlicher Bezugslinien zum
Innenstadtbereich

Auszug aus dem Text:

„Durch die geplante Neubebauung mit den Baufeldern 1 und 2 wird der in den 1980er Jahren errichtete Bereich der Nördlichen Altstadt vervollständigt. Es entsteht eine durchgehende Stadtkante

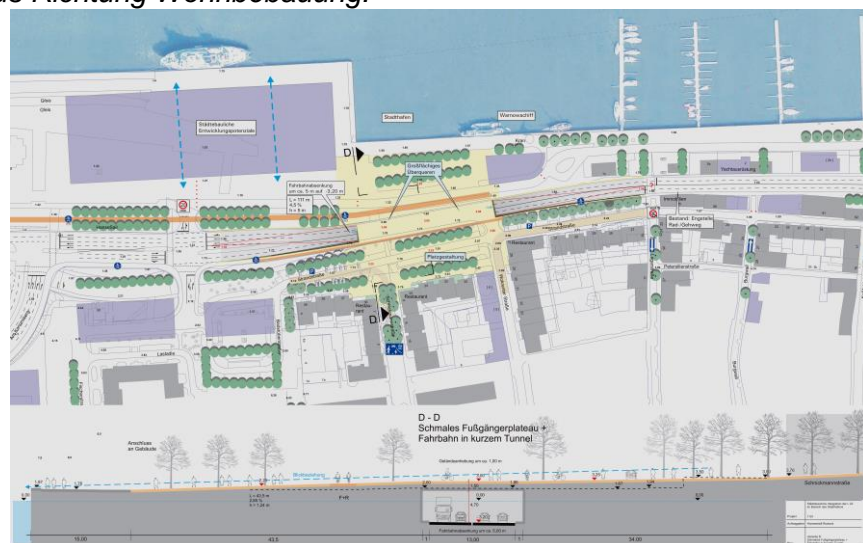
- nach Norden in Verlängerung der Bebauung an der Strandstraße und optischer Verbindung mit dem Kanonsberg
- nach Westen ausgehend von der Bebauung an der Südseite der Langen Straße (WIRO-Bürogebäude) über das Haus der Schifffahrt bis zur Neubebauung an der Fischerstraße.

Auf der Westseite vorgelagert wird das neue Theater als Solitär mit starker Baumasse und Architektur eingeordnet. Nördlich vom Theater erstreckt sich ein multifunktional nutzbarer Platz.

Die wichtigsten Sichtachsen richten sich auf den Stadthafen aus Richtung Lange Straße sowie auf den Kanonsberg aus Richtung Wohnbebauung.“

Anlage 4

Vorzugsvariante



Untersuchung: Verkehrsstudie zur städtebaulichen Integration der L 22 im Bereich des Stadthafens SHP Ingenieure, Hannover, 2012

3. Standortuntersuchung zur Querung der Warnow für Fußgänger und Radfahrer



Kabutzenhof



„Christinenhafen“

Anlage 5

Untersuchung zu einer festen Warnowquerung in der Hansestadt Rostock,

Stadthafen Rostock – Gehlsdorf, Übersichtsplan;
BDC Dorsch Consult (2014)

Variante A: kürzeste Verbindung

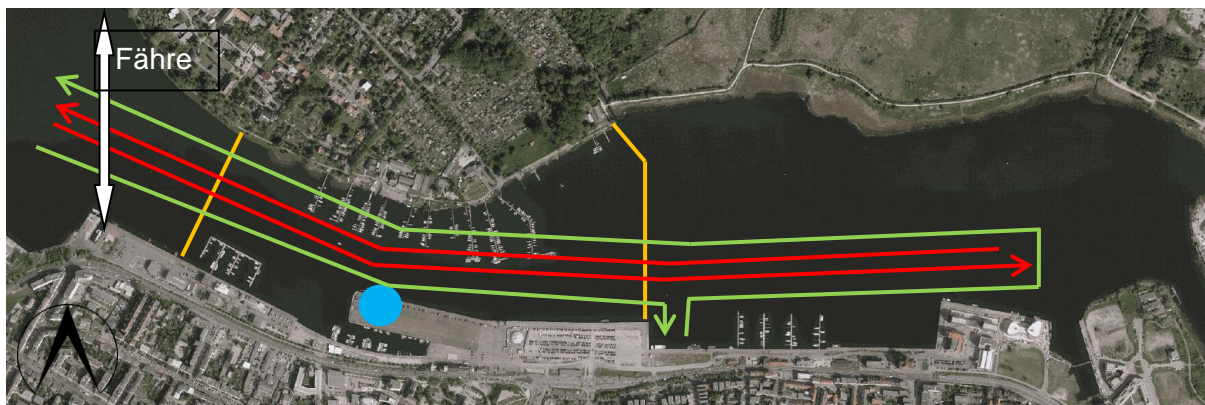
Variante B: guter Anschlusspunkt in Gehlsdorf, direkte Verbindung zum Ortszentrum

Variante C: guter Anschlusspunkt zum Stadtzentrum, auf Gehlsdorfer Seite muss der Anschlusspunkt gestärkt werden durch neuen Entwicklungsbereich

Zwei Varianten (siehe Studie BDC Dorsch Consult, 2014)



Nutzung Wasserweg – Auswirkungen einer Fußgängerbrücke (mit Öffnungsmechanismus)



1. Private Segler / Motorschiffe

3. Fähre zwischen Kabutzenhof und Gehlsdorf

2. Blaue Flotte

4. geplante Anlegestelle Kleine Kreuzfahrtschiffe

Die Warnowquerung in Höhe des Kabutzenhofes hätte massive Auswirkungen auf die Nutzung des Wasserweges.

Für die Nutzung aller Anlegestege im Stadthafen, des Haedgehafens und zum Wenden der größeren Schiffe müsste die Brücke jedes Mal passiert und dadurch weitestgehend geöffnet bleiben.

Die Warnowquerung in Höhe des „Christinenhafens“ hat ähnliche Auswirkungen auf die Nutzung des Wasserweges.

Der Anlegesteg für private Segler in Höhe der ehemaligen Fischhallen, der Haedgehafen für Wassersportler und die Museumschiffe sowie die zukünftige Anlegestelle für die kleinen Kreuzfahrtschiffe könnten ohne Einschränkungen durch die Fußgängerbrücke genutzt werden.

Für die Nutzung der Anlegestege im Alten Stadthafen und zum Wenden der größeren Schiffe der Blauen Flotte müssten die Brücke passiert und sehr oft geöffnet werden.

Schlussfolgerung:

Eine kontinuierliche Nutzung für Fußgänger und Radfahrer ist bei einer flach bleibenden Brücke mit periodischem Öffnungsmechanismus nicht gegeben.

Generell sollte in die Überlegungen einfließen, bei einer Brücke eine Minstdurchfahrthöhe (10-12 m) zu gewährleisten, um ständige Nutzungen z.B. der Blauen Flotte sicher zu stellen.

Brückenschema

Gehlsdorf

Stadthafen



1. Abschnitt: Steigung 1,50 %

2. Abschnitt: abwechselnd 6,00 % Steigung bei 10,00 m Länge und 2,00 % Steigung bei 2,00 m Länge

3. Abschnitt: 0,00 % Steigung bei einer Länge von 15,00 m

Das Ende bzw. der Anfang der Brücke liegt in Gehlsdorf ca. 1,00 m und im Stadthafen ca. 5,00 m über der Wasseroberfläche. Im ersten Abschnitt steigt die Brücke um 1,50 % an. Im zweiten Abschnitt steigt die Brücke abwechselnd bei einer Länge von 10,00 m um 6,00 % und bei einer Länge von 2,00 m um 2,00 % an, bis der höchste Brückenpunkt 12,00 m über der Wasseroberfläche liegt. Dieser Abschnitt hat eine Breite von 15,00 m, um die Durchfahrt im geschlossenen Zustand für die Schiffe zu gewährleisten.

Beispiele:



Passerelle des Deux Rives, Straßburg/Kehl



Ripshorst-Steg, Oberhausen



Fußgängersteg Schlosshof, Winterthur

4. Analyse



Kabutzenhof

„Christinenhafen“

Lage

- fußläufige Entfernung vom Stadtzentrum zum Kabutzenhof ca. 1.500 m
- gute ÖPNV Anbindung, Entfernung nächste Haltestelle (Kabutzenhof) ca. 400 m, 4 Haltestellen von der Innenstadt entfernt
- Flächenpotential von ca. 10.600 m²
- günstiger Anbindepunkt einer Brücke in Gehlsdorf, die Brücke würde mitten in der Uferpromenade liegen, dicht am Zentrum
- Verbindung KTV zum Stadthafen (über die L22) nur über Ampeln, Barrierewirkung vorhanden
- massive Auswirkungen einer Brücke auf die Nutzung der Wasserwege

Zustand Fläche

- sanierte Kaianlagen
- in geringem Ausmaß unbefestigte, grob gegliederte Ebene in schlechtem baulichen Zustand
- Grün- und Freiflächen ohne Charakter und spezifische Nutzungen
- Unklare Zuordnung der befestigten Flächen zu Fußgängern, Radfahrern, Pkw

Lage

- fußläufige Entfernung vom Stadtzentrum zum „Christinenhafen“ ca. 500 m
- gute ÖPNV Anbindung, Entfernung nächste Haltestelle (Lange Straße) ca. 400 m
- Flächenpotential von ca. 13.000 m²
- guter Anbindepunkt einer Brücke in Gehlsdorf, die Brücke würde am Wellenweg und einer Wegebeziehung zum Ortszentrum und neueren Stadtteilen Gehlsdorfs liegen
- Verbindung Stadtzentrum zum Stadthafen (über L22) nur über Ampeln, Barrierewirkung vorhanden
- geringere Auswirkungen auf die Nutzung der Wasserwege

Zustand Fläche

- sanierte Kaianlagen
- Teilweise unbefestigte, grob gegliederte Ebene in schlechtem baulichen Zustand
- Grün- und Freiflächen ohne Charakter und spezifische Nutzungen
- klare Zuordnung der befestigten Flächen zu Fußgängern, Radfahrern, Pkw
- Im zentralen Bereich des Stadthafens keine herausragende Zielnutzung, Parkplatz ist falsche Nutzung

5. Städtebauliche Ziele

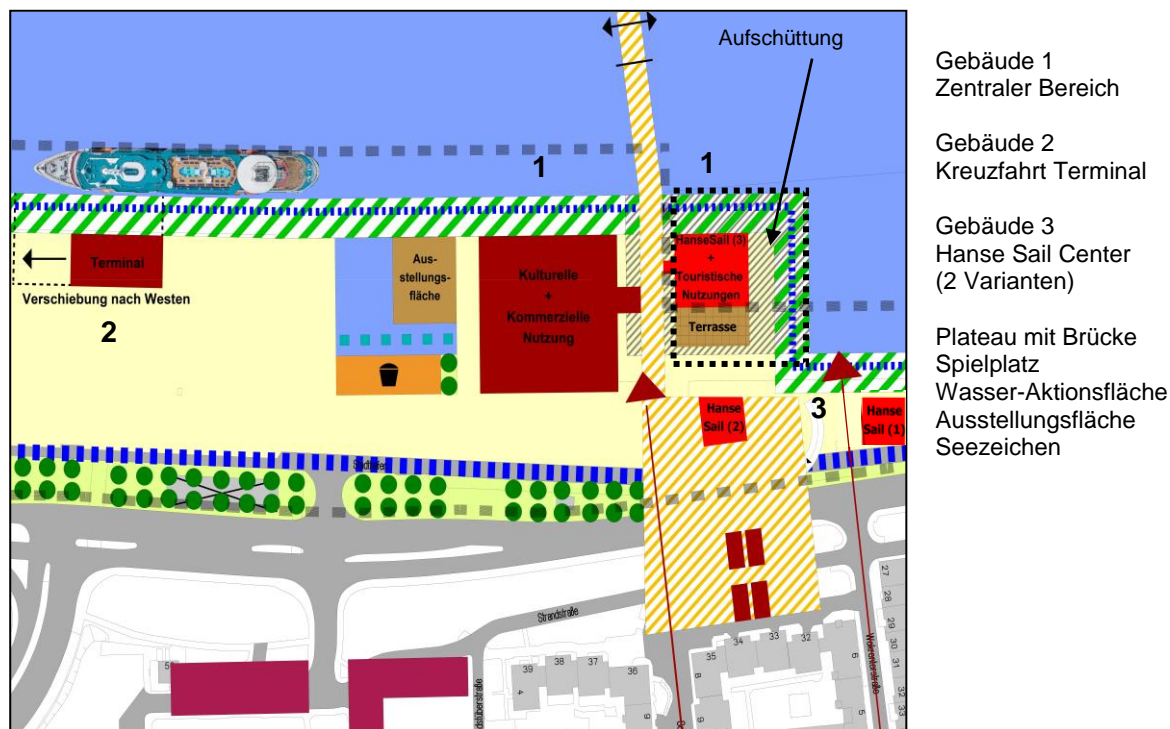
- Sanierung bzw. Neubau der Straßen, Wege, Plätze und Grünflächen zur multifunktionalen Nutzung,
- Beseitigung funktionaler Mängel im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (z.B. durchgehender Radweg, Spielplätze, Aufenthaltsbereiche),
- Einordnung eines zentralen Gebäudekomplexes mit überregionaler Anziehungskraft,
- Einordnung einer Tourismusinformation mit dem Schwerpunkt Wassertourismus,
- Barrierefreie Verbindung zum Stadtzentrum,
- Feste Brücke nach Gehlsdorf für Fußgänger / Radfahrer mit Öffnungsbereich für Schiffe

Schlussfolgerungen

Der „Christinenhafen“ ist unter anderem aufgrund des größeren Flächenpotentials und der besseren Anbindung zum Stadtzentrum sowohl als Standort für einen gesellschaftlichen Zweckbau (Zentrum Stadthafen) als auch für eine etwaige Warnowquerung nach Gehlsdorf am besten geeignet.

6. Entwurf Gesellschaftlicher Zweckbau im Stadthafen (Zentrum Stadthafen)

Ergänzung mit Tourismusinformation (Wassertourismus) sowie mit Brücke und Plateau



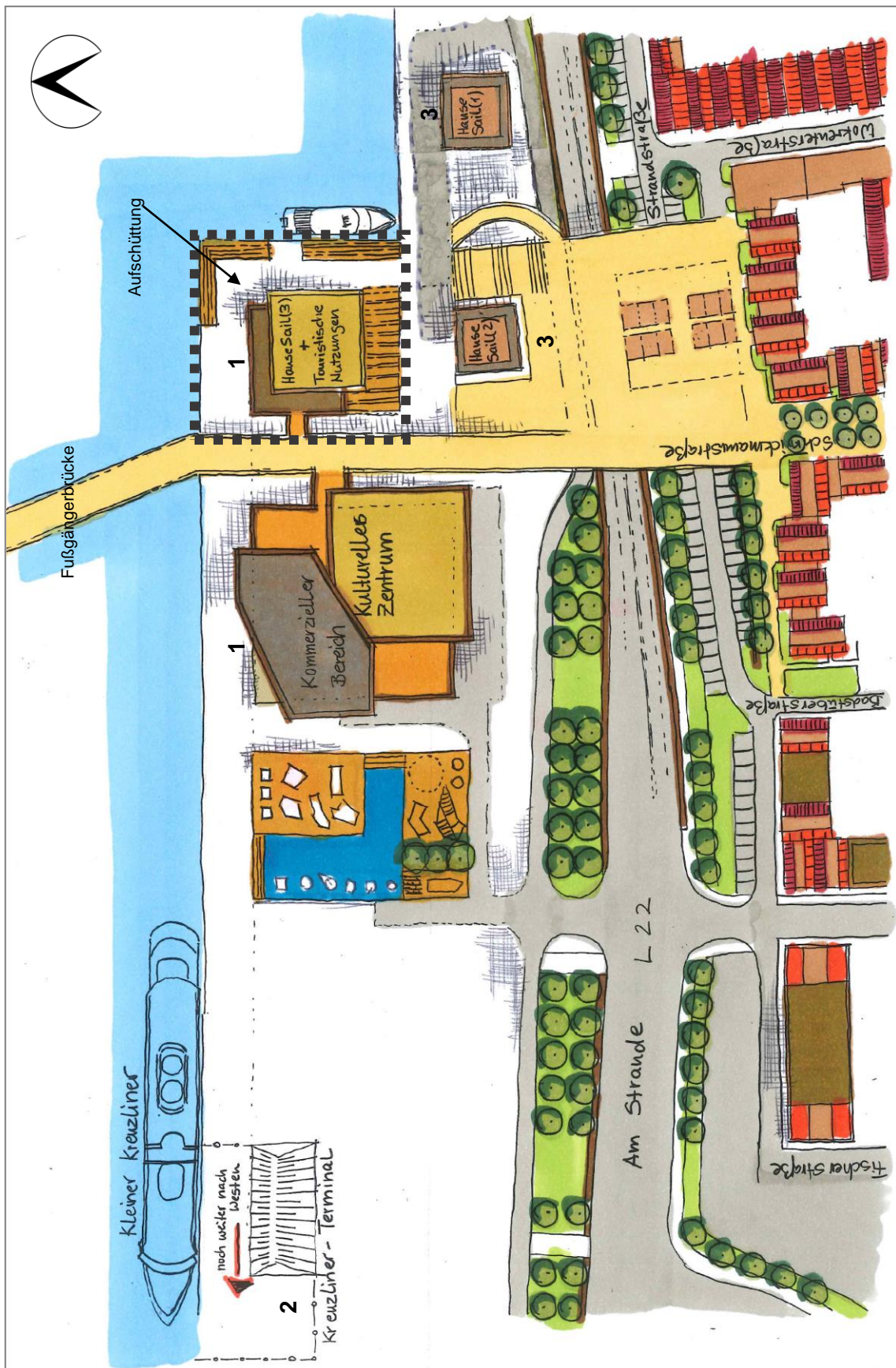
- Unterteilung nach Nutzungen – abgrenzbarer Kreuzfahrt Terminal, gesamte weitere Nutzung in zwei Gebäuden, angebunden an die Fußgängerbrücke
- Direkte fußläufige Verbindung von der Innenstadt zum Stadthafen und weiter nach Gehlsdorf durch Verknüpfung von Plateau und Brücke
- Verlängerung des „Christinenhafens“ nach Osten für Einbindung Brücke und neue Nutzung
- Verbindung der Gebäude mit Außenanlagen in direkter Nutzungsbeziehung
- Intensive Freiflächengestaltung
- Gesonderte Einordnung des Hanse Sail Centers
- Kreuzfahrt Terminal an günstiger Stelle in Bezug auf Wendemöglichkeit

Vorteile

- Offene Bebauungsstruktur, Durchblicke erhalten
- Mehr Baufläche
- Mehr multifunktionale Fläche
- Direkte Verbindung Innenstadt-Stadthafen-Gehlsdorf
- Abgeschlossener Bereich für Kreuzfahrt Terminal beschränkt nicht zentralen Bereich

Nachteile

- Zusatz-Kosten für Kai-Erweiterung und längere Brücke
- In Gehlsdorf neuen Entwicklungsbereich schaffen



GESTALTUNGSENTWURF

7. Städtebauliche Zusammenhänge und Erfordernisse



Wesentliche funktionale Zusammenhänge des Stadthafens mit der Innenstadt, dem nördlichen Warnowufer (Gehlsdorf) und der Schifffahrt

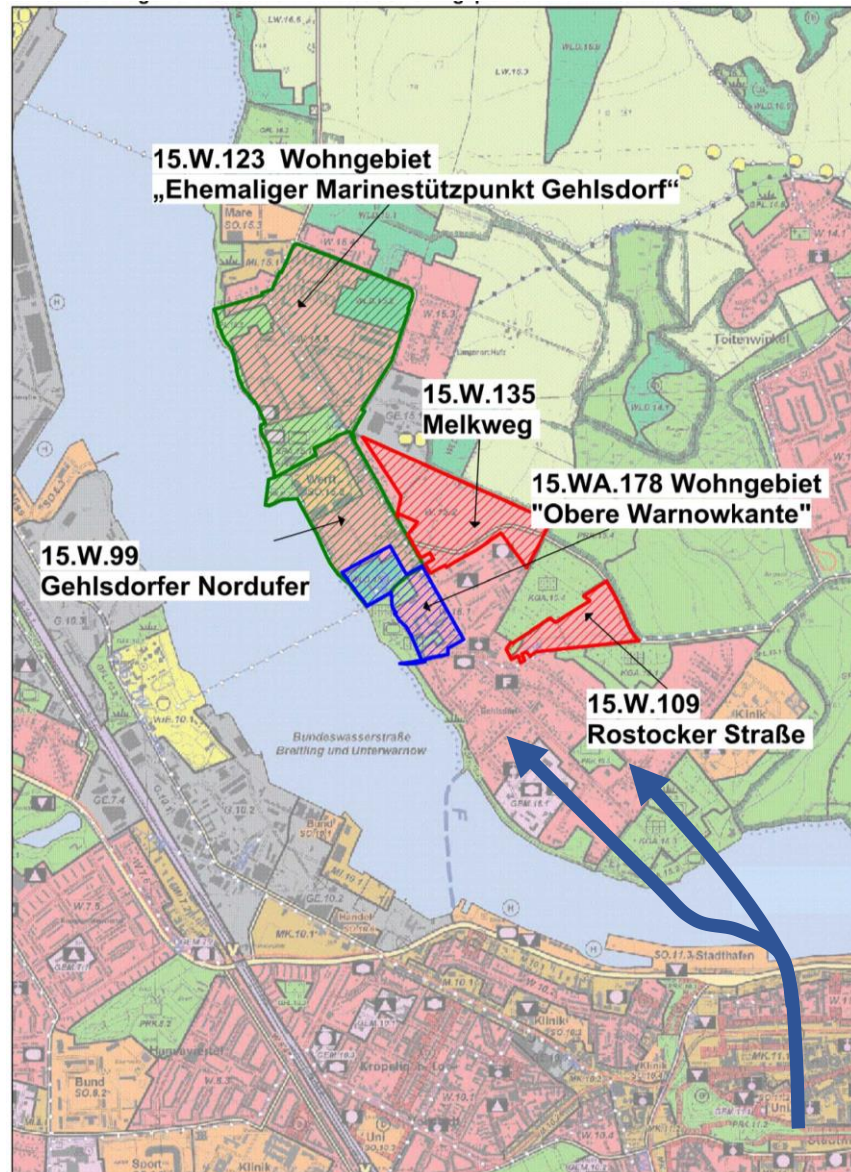
Daraus abgeleitete Maßnahmen

Stadthafen	Planung/Bau Gesellschaftlicher Zweckbau im Stadthafen (Stadthafen Zentrum) + Hanse Sail Center Planung/Bau Erweiterung Christinenhafen (Beachtung Strömungsverhältnisse) Planung/Bau Plateau Planung/Bau Kreuzfahrt Terminal
Warnow	Planung/Bau Brücke Ausbaggerung Warnow Konzept Kleine Kreuzfahrer
Gehlsdorf	Entwicklung der Anschlusspunkte der Brücke Ausbau Wegebeziehungen in den Stadtteil Entwicklung Wohnungsbaustandorte

8. Entwicklungspotentiale in Gehlsdorf

Rechtskräftige, laufende und geplante Bebauungspläne (Wohnungsbau-Reserven)

Anlage 6



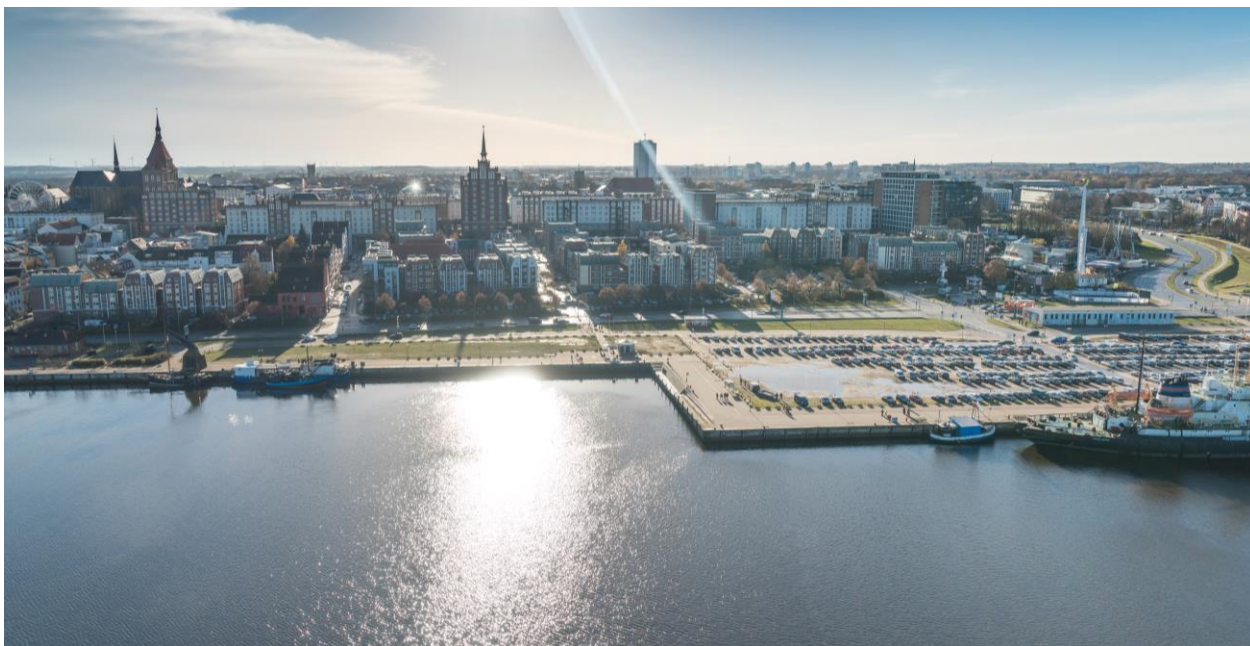
Unterlagen zu Gehlsdorf – Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2016)

Stadtteil	Flächenkennziffer	Bebauungsplan Nr.	Flächenname	Umsetzungsstand 2016	Zahl der Wohneinheiten
rechtskräftige Bebauungspläne					
15	W.15.1	15.W.99	Gehlsdorfer Nordufer	Bebauung entsprechend rechtskräftigen B-Plan teilweise möglich / für Teilbereich B-Planänderung in Vorbereitung	200
15	W.15.5	15.W.123	Ehem. Marinegelände Gehlsdorf (Rest)	Bebauung in Realisierung	130
laufende Planverfahren					
15	W.15.1	15.WA.178	Obere Warnowkante Gehlsdorf	Satzungsbeschluss in Vorbereitung - Rechtskraft angestrebt 2017	180
Planverfahren noch nicht begonnen					
15	W.15.1	15.W.135	Melkweg	derzeit vorbereitende Untersuchungen zum B-Planverfahren	150
15	W.15.2	15.W.109	Rostocker Straße	derzeit vorbereitende Untersuchungen zum B-Planverfahren	110

Entwicklungspotenziale Gehlsdorf

9. Visualisierung

Heutiger Zustand des Stadthafens im Bereich der Baufläche „Christinenhafen“



Visualisierung der Idee eines Gesellschaftlichen Zweckbaus im Stadthafen (Maritimes Zentrum) am Standort „Christinenhafen“



Visualisierung der Idee eines Gesellschaftlichen Zweckbaus im Stadthafen (Maritimes Zentrum) am Standort „Christinenhafen“



