



REGIOPOL
REGION
ROSTOCK

Vorstellung des Bundesprogramms Regiopole sowie des Leitprojektes der Regiopolregion Rostock „INTRO“

28.11.19 | Mike Große-Schütte, Johannes Wolff

1



REGIOPOLEKONZEPT

WAS SIND REGIOPOLEN | REGIOPOLREGIONEN?

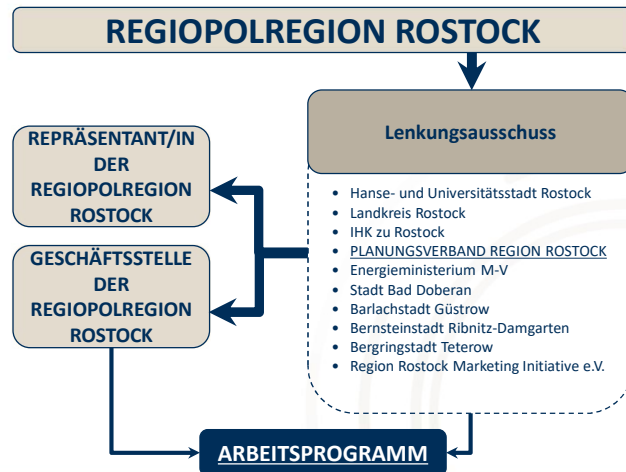
- neuer Begriff in der Diskussion zur Raum- und Stadtentwicklung
- ein Typus von Stadt, der sich von der Metropole durch seine Größe, Wirkung und Stärke unterscheidet
- Städte außerhalb von Metropolregionen, die als „regionale Entwicklungsmotoren“ dienen
- Die Region, die eine solche Stadt umgibt, wird Regiopolregion genannt, häufig handelt es sich hierbei um ländliche Räume

28.11.19 | Mike Große-Schütte, Johannes Wolff

2

2

ORGANISATION SEIT 03/19



3

AKTUELLE PROJEKTE

INTRO

- Strategieentwicklung
- Aktionsplan
- Markenentwicklung
- Kampagnen

Bundesprojekt Regiopole/Regiopolregionen für Deutschland

- Infrastrukturthema ENERGIE
- wissenschaftliche Begleitforschung BBSR (Kriterienkatalog Regiopole/Regiopolregion)
- Etablierung Regiopole als Raumkategorie

REGIONAL

NATIONAL

4

Bundesprojekt Regiopole/Regiopolregionen für Deutschland

- Schwerpunkt Energie (Wasserstoffregion)
- Projektlaufzeit 12/2019 – 11/2022
- Kooperationsprojekt von HRO, LRO, IHK zu Rostock, PV RR, EM, RRR
- Finanzvolumen ca. 230.000 € (voraussichtliche Förderquote 85/15)
- Ziel 1: Etablierung der Raumkategorie Regiopole / Regiopolregion
- Ziel 2: inhaltliche Vorbereitung von Energie-Infrastrukturprojekten + Netzwerkarbeit

ANNE WEBER

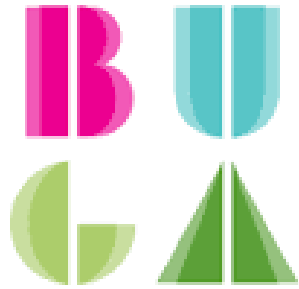
- T: 0381 – 331 89 455
- M: a.weber@regiopolregion-rostock.de

MIKE GROßE-SCHÜTTE

- T: 0381 – 331 89 451
- M: m.grosse-schuette@regiopolregion-rostock.de

Regiopolregion Rostock: www.regiopolregion-rostock.de

Deutsches RegioPole-Netzwerk: www.regiopole.de



BUNDESGARTENSCHAU HEILBRONN

17.04. – 06.10.2019

- Delegationsreise 07. bis 09. September 2019
- Teilnehmer aus Ortsbeiräten Brinckmansdorf, Stadtmitte und Dierkow
- Teilnehmer aus Bürgerschaft und Fraktionen
- Teilnehmer aus Fachämtern der Stadtverwaltung und Senator Holger Matthäus
- Förderverein BUGA 2025, vertreten durch Vorsitzenden Dirk Zierau

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



© BUGA Heilbronn 2019

BUGA –Heilbronn - Strukturbausteine



Ziele Stadtentwicklung

Hochwertige Erweiterung der Innenstadt auf ehemaligen Bahn- und Hafenflächen und Entwicklung eines öffentlichen Grünraumes entlang des Neckar – Stadtentwicklung einschl. BUGA als soziale Aufgabe einer offenen Stadtgesellschaft



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT

BUGA –Heilbronn - Strukturbausteine



Mehrwert Stadtentwicklung:

- Entwicklung eines innovativen Gewerbegebietes
- erstmals Erlebbarkeit des Flusses mit neuem Naturuferpark

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT

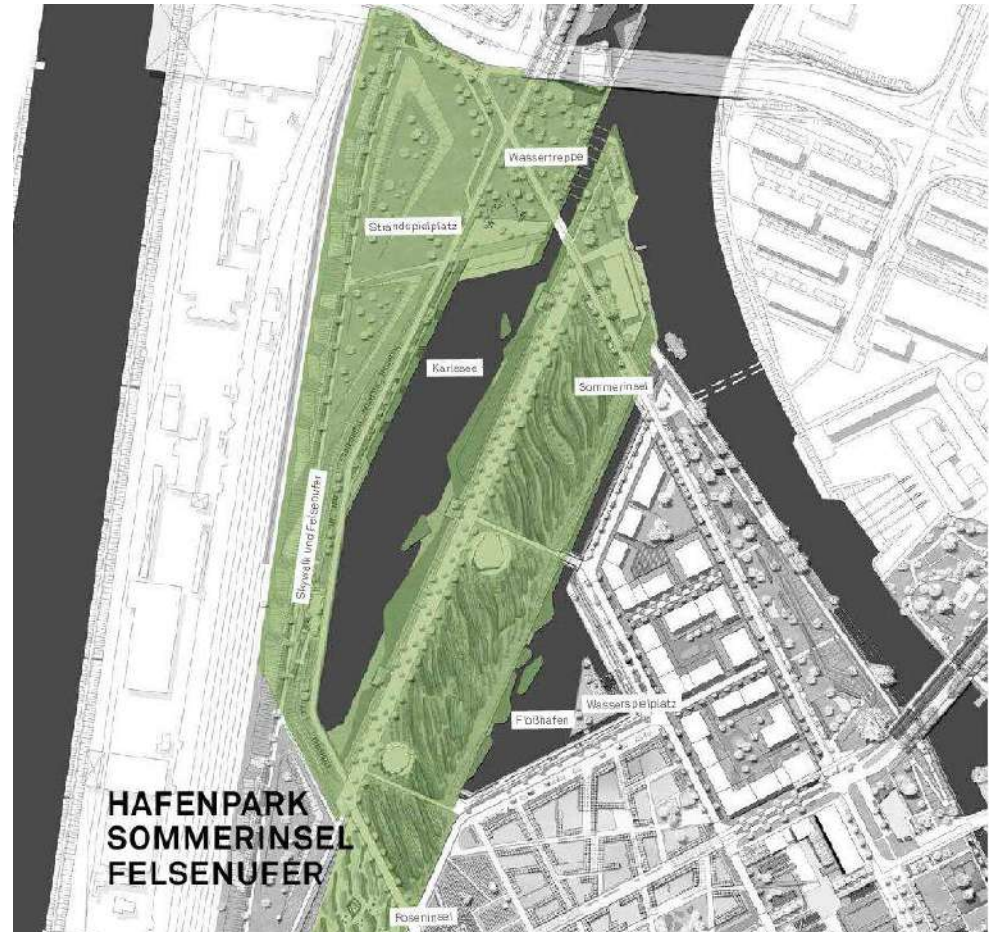


BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine

- Steganlagen im Wasser
- Ufer-Renaturierungen
- Strand + Liegewiese + Sportfeld
- Schiffsanleger



BUGA –Heilbronn - Strukturbausteine



Mehrwert Stadtentwicklung:

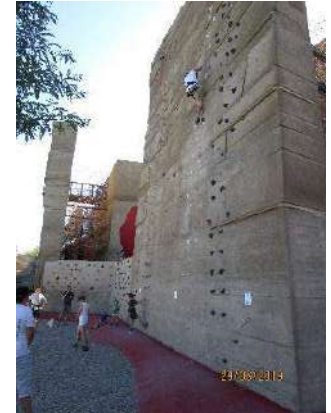
- Neubau eines großzügigen Stadtparkes als innerstädtischer Erholungsraum
- Neubau von Flachwasserseen auch zum Regenwassermanagement des Areals
- Schaffung hochwertiger innerstädtische Reserveflächen für Wohnbauland
- Lärmschutz für ein neues Wohnquartier zur Bahn und zum Hafen

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT

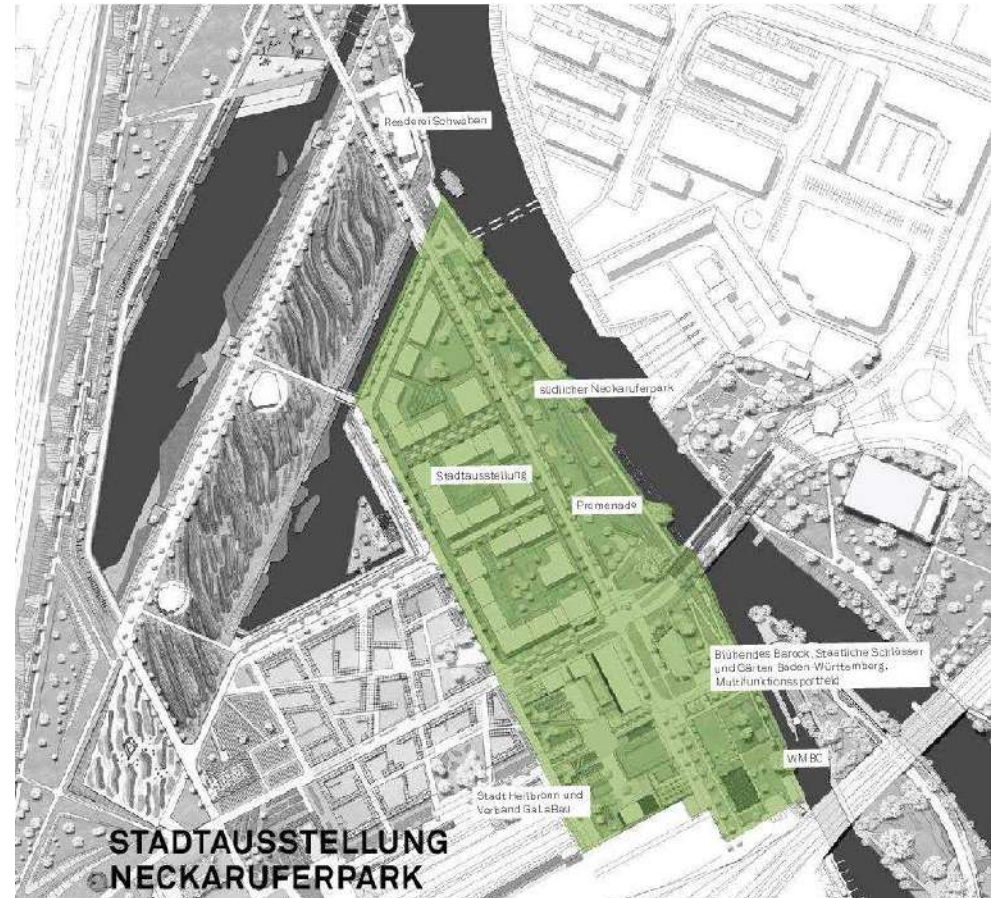


BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine

- Öffnung ehemaliger Hafenbecken
- Lärmschutzwall
- Strandspielplatz
- Begegnungsraum
- Erholungsraum



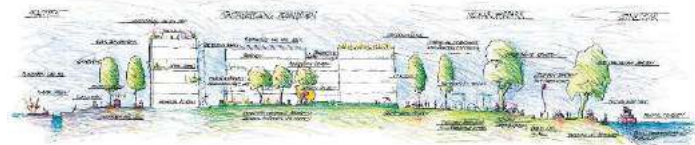
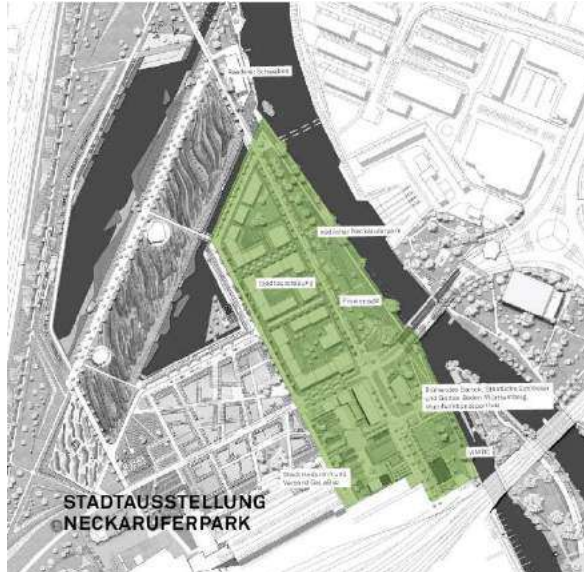
BUGA –Heilbronn - Strukturbausteine



Mehrwert Stadtentwicklung:

- Entwicklung und Neubau eines innovativen urbanen innerstädtischen Quartier mit vielfältiger Nutzungsmischung und hohem ökologischem Anspruch
- Schaffung eines neuen zentralen Stadtplatzes für das neue Innenstadtquartier am Flachwassersee mit bunter Nutzungsmischung
- erstmals Erlebbarkeit des Flusses mit neuem Naturuferpark anstelle einer Bundesstraße

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



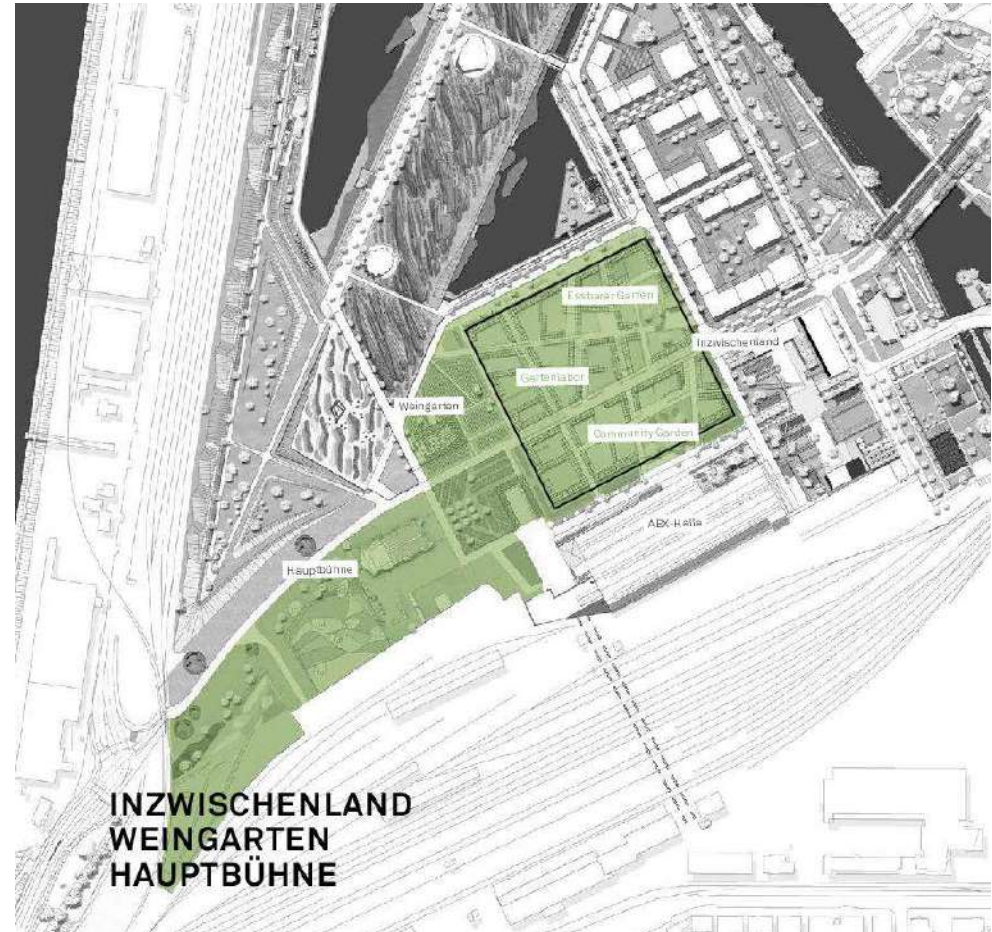
BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine

- Neues Stadtquartier - Neckarbogen
- Rückbau Bundesstraße - ersatzlos
- Öffnung der Uferkante
- Zukunftsfähige Mobilität im Quartier
- Mischung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit im Quartier
- hoher gestalterischer Anspruch beim Hochbau, Freiraum-Innenhöfe, öffentlicher Raum-Verkehrsflächen



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT

BUGA –Heilbronn - Strukturbausteine



Mehrwert Stadtentwicklung:

- Neubau eines großzügigen Stadtparkes als innerstädtischer Erholungsraum
- im Übergang zum Hauptbahnhof mit ergänzenden Funktionsflächen
- Schaffung hochwertiger innerstädtische Reserveflächen für Wohnbauland
- nach der BUGA Neubau einer Radfahrer- und Fußgängerverbindung zur Bahnhofsvorstadt

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT

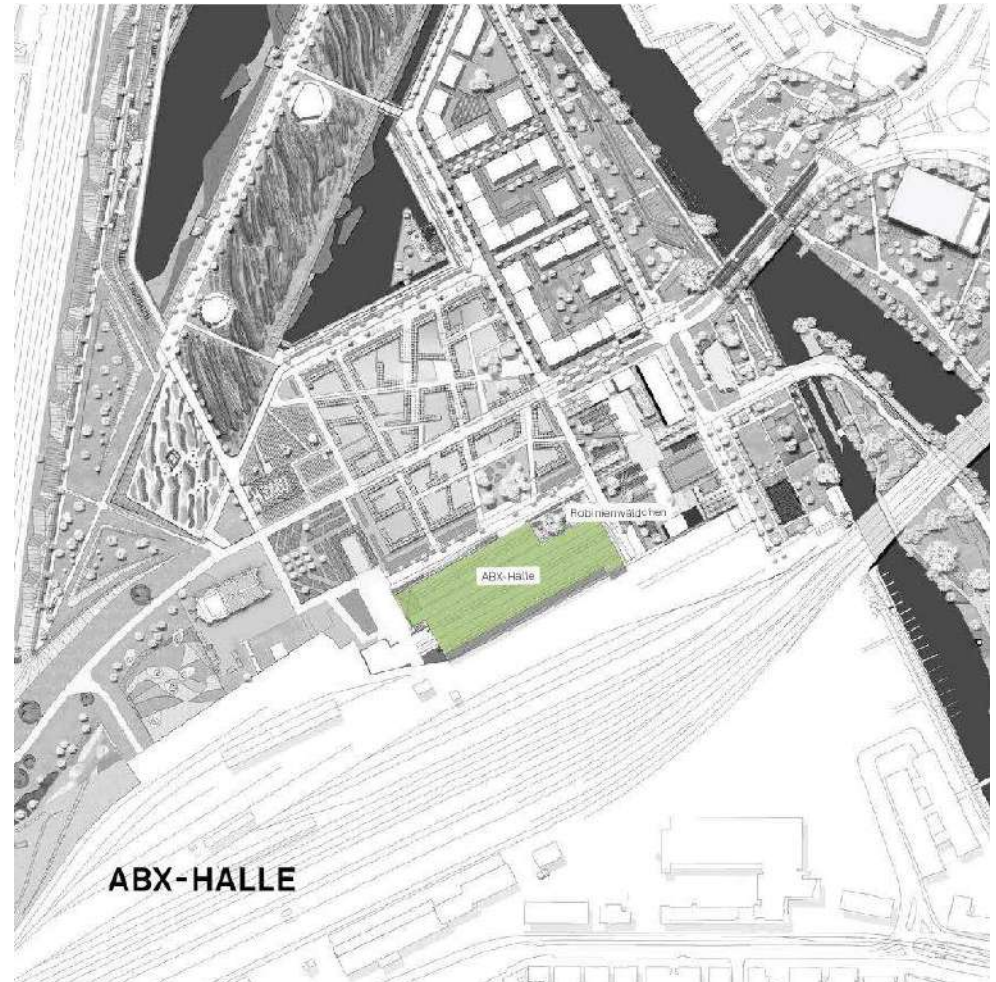


BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine

- Zwischennutzung BUGA
- Entwicklungsgebiet – Baufeldentwicklung nach BUGA
- Übergänge Stadtquartier



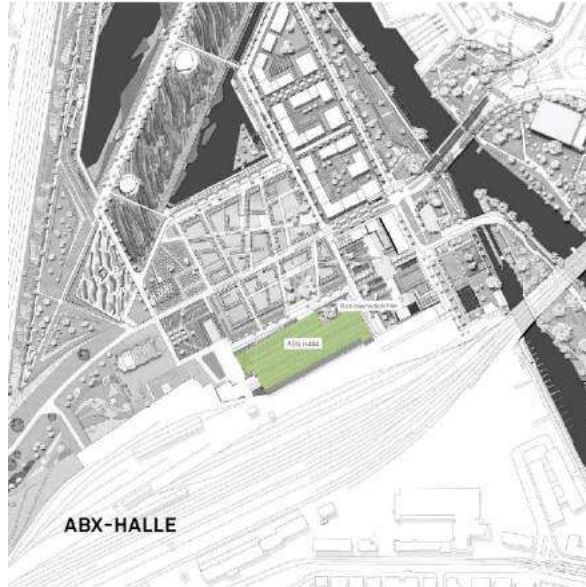
BUGA –Heilbronn - Strukturbausteine



Mehrwert Stadtentwicklung:

- Schaffung hochwertiger innerstädtische Reserveflächen für Wohnbauland
- als Variable Erhalt und Nachnutzung der Bahn-Lagerhallen für neue in der Stadt erforderliche Nutzungen

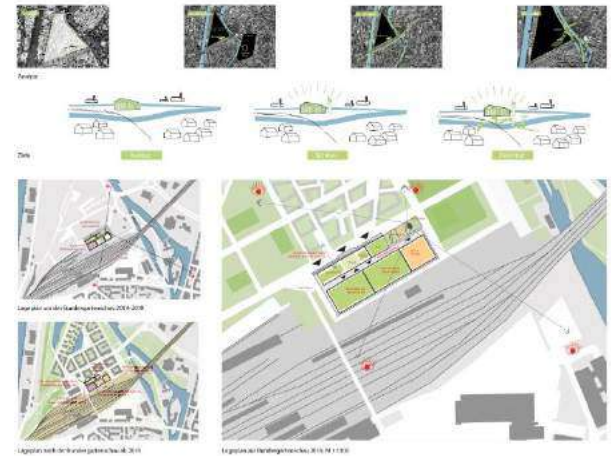
BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



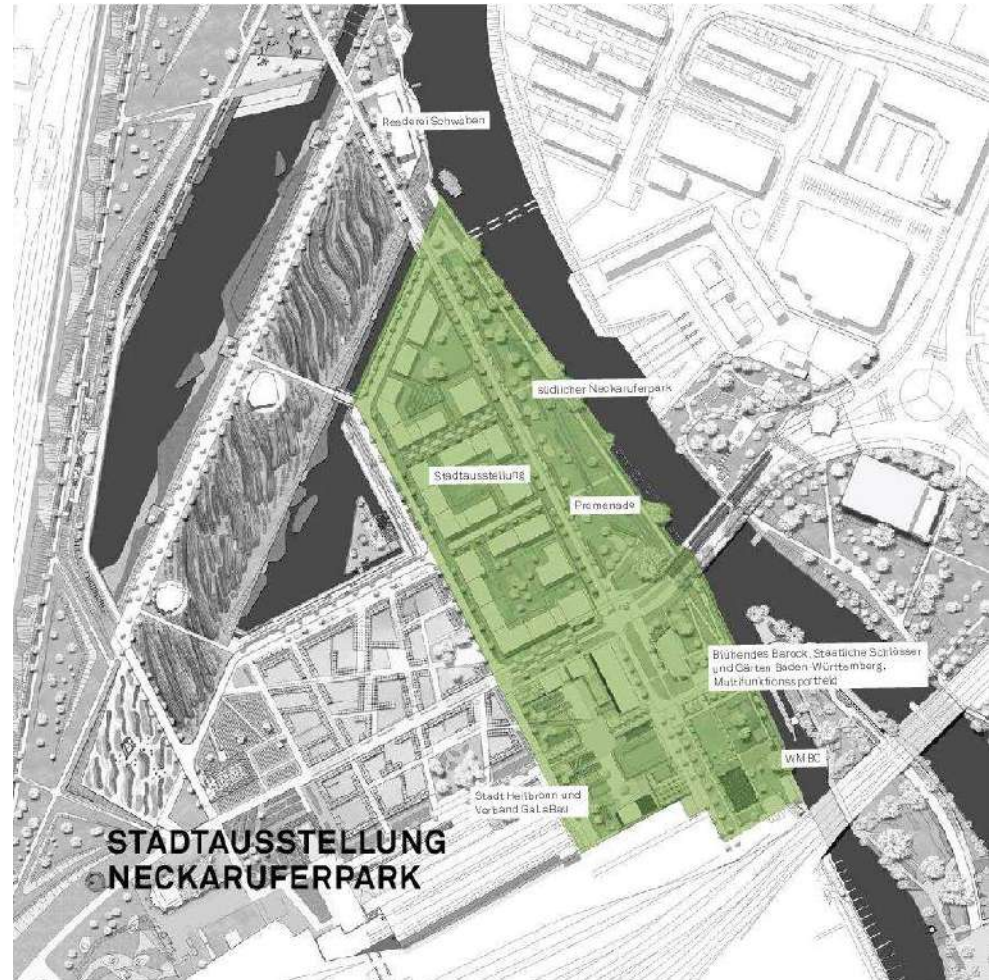
BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine

- Lagerhalle – Blumenhalle – kreativ Werkstatt
- Zwischennutzung BUGA
- Anschluss Bahnhof-Innenstadt
- Übergang Stadtquartier

KARO[®] architekten Empfehlung



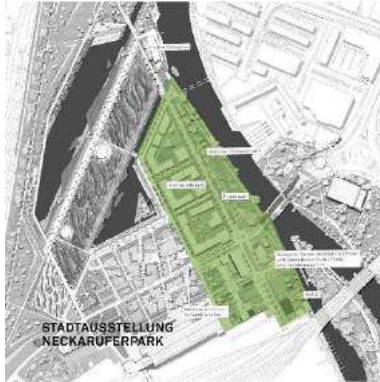
BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine Entwicklung eines neuen Stadtquartiers



Mehrwert Stadtentwicklung:

- beispielhafte hochwertige Entwicklung des ersten Bereiches eines innerstädtischen Quartiers in Verantwortung der Stadt bzw. ihres Beauftragten

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine

- Stadtquartier - Stadtausstellung
- Zwischennutzung BUGA
- Entwicklung nach der BUGA
- Weiterentwicklung der städtebaulichen Grundidee
- Weiterentwicklung der zukunftsfähigen Mobilität
- Weiterentwicklung der nachhaltigen Energieversorgung
- Deckung von Wohnungsbedarf

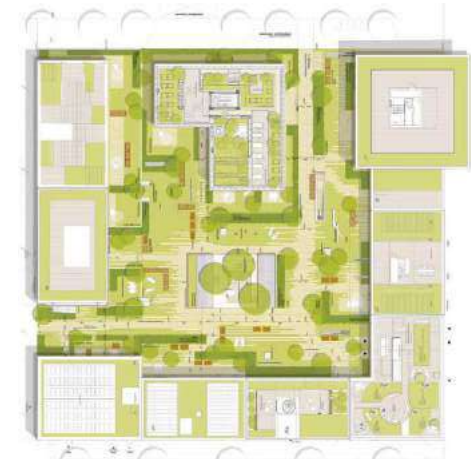
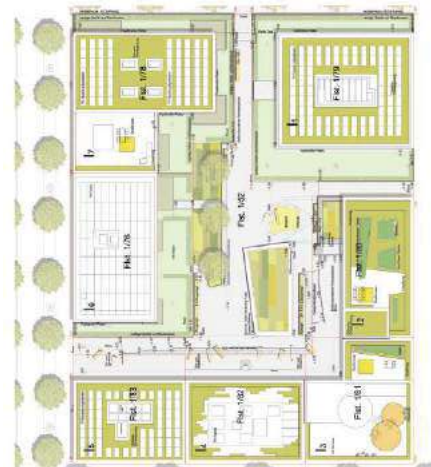
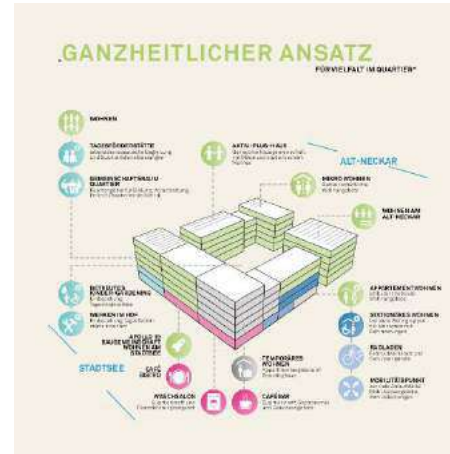


AUSSTELLUNGSGELÄNDE BUNDESGARTENSCHAU HEILBRONN 2019



BEBAUUNG STADTQUARTIER NECKARBÖGEN, BAULICHE ERGÄNZUNGEN AB 2020

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT

Die „10 Regeln“

der Konzeptvergabe Stadtausstellung Neckarbogen, die sich im Prozess herausgebildet haben und als starke Säulen des Verfahrens wirken:



1. Grundlagen erstellen:

- Master- bzw. Mutterpläne, Gestaltungshandbuch etc.
- Festlegung auf Konzeptvergabe (= Vorrang von Nutzung / Nutzungsmischung sowie Gestaltungsqualität und technischer Innovation, kein Höchstgebotsverfahren)

2. Überregionales Auswahlgremium („Jury“) berufen unter Einbindung der politischen Entscheidungsträger.

3. Bewerbungsregularien festlegen wie z.B.:

- Investoren dürfen sich auf so viele Grundstücke bewerben wie sie wollen, ihre Architekten dürfen jedoch nur für zwei nicht nebeneinander liegende Grundstücke tätig sein.
- Abgabe eines Arbeitsmodells im Maßstab 1:200 ...

4. Auswahlkriterien: gleichwertiger Dreiklang von Architektur, nachhaltiger technischer Innovation und Nutzung.

5. Grundstücksverkauf erst ab Vorliegen der Baugenehmigung, Planungssicherheit für Bauherren zu nächst durch Anhandgabe der Grundstücke. Im Kaufvertrag werden die Zeitvorgaben und die Kriterien abgesichert, die zur Auswahl geführt haben. Änderungen sind nur mit Genehmigung der Baukommission möglich.

6. Planungs- und Baukultur für die Zusammenarbeit entwickeln und vereinbaren, weil Investoren und Architekten üblicherweise ihr eigenes Projekt im Blick haben, nicht aber das Gesamt-Ensemble.

„Baukultur ist Prozesskultur“, d.h. es sind Regeln zu vereinbaren wie z.B.:

- Tagesordnung vorher verschicken
- starke und zugleich flexible Gesprächsführung
- Beschlussfähigkeit festlegen, Mehrheitsbeschlüsse sind für alle bindend
- kontinuierliche Qualitätsdebatten, ausreden lassen und unbedingt vorwärts diskutieren
- jeden Konflikt zielorientiert aufgreifen und Lösungen finden, nichts auf die lange Bank schieben und alte Konflikte möglichst hinter sich lassen
- hohe Flexibilität bezogen auf Bauobjekt und Planungssituation
- jeder Partner in jedem Baufeld ist ein Teil des Gesamt-Orchesters
- Vereinbarungen einhalten, Transparenz in den Ergebnissen
- Einrichtung von Kleingruppen bei Einzelkonflikten
- letztlich: keine Scheu, sich auch von Planungspartnern zu trennen, die die Auswahlkriterien nicht erfüllen und/oder die Planungskultur nicht einhalten wollen oder können

7. Im Planungs- und Bauprozess die Synergien für Gemeinschaftsthemen nutzen (z.B. Freianlagen, Energieversorgung, Abstellflächen etc.).

8. Baukommission und Ämterbeteiligung

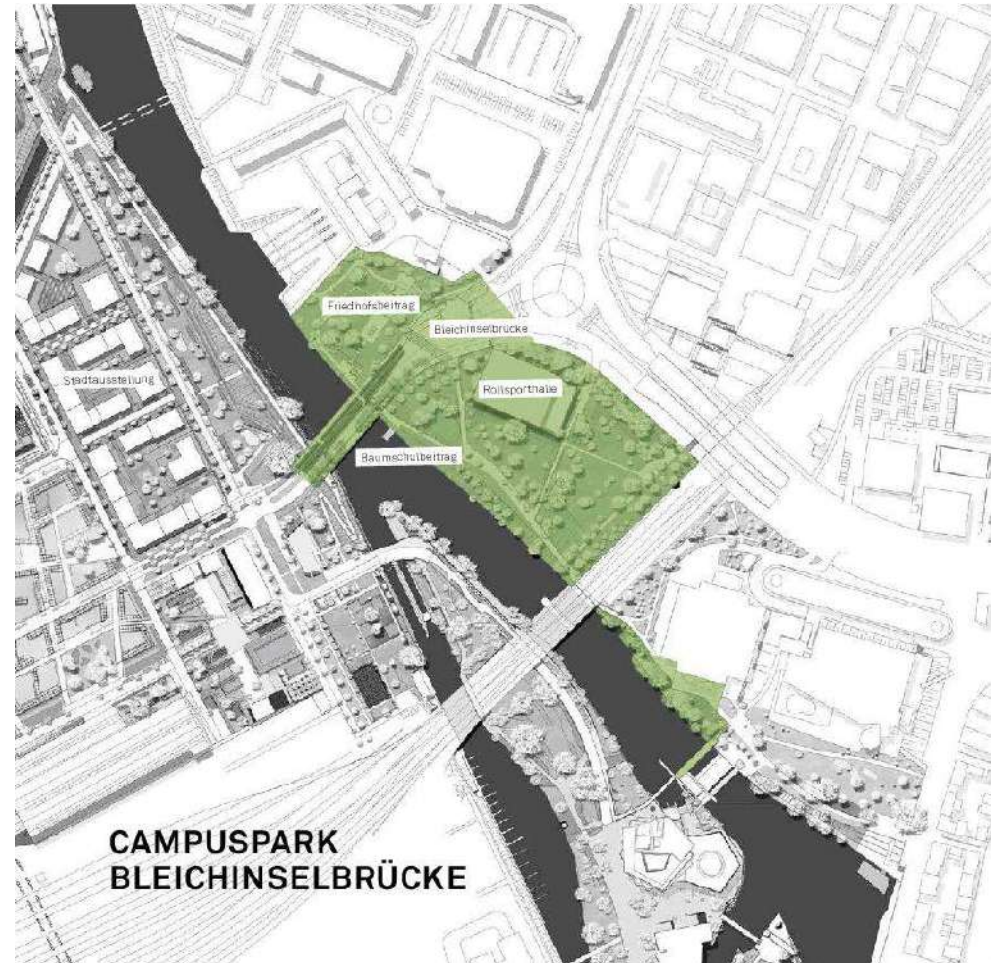
- Baukommission (Gestaltungsbeirat) einrichten und kontinuierlich nutzen (sinnvoll: Übernahme der Fachleute aus der Auswahljury).
- Sie hat im Prozess eine hohe Bedeutung als fachliche Autorität, auf die sich die Gesprächsleitung und die Entscheider neutral und sachlich berufen können und die es den Bauherren schwer macht, qualitativ verschlechternde Änderungen einzubringen und durchzusetzen.
- Frühzeitige und kontinuierliche Einbeziehung der genehmigenden kommunalen Ämter (z.B. Planungs-, Tiefbau-, Straßen- und Bauordnungsamt ...), um eine zügige Genehmigung und Umsetzung sicherzustellen. Enge Anbindung der Verwaltungskompetenz an Bau- oder Oberbürgermeister.

9. Kontinuierliche Bürgerinformation, damit der Prozess und die Resultate auch von der Öffentlichkeit einsehbar sind, „kontrolliert“ und legitimiert werden können.

10. Qualitätskontrolle bis zur Fertigstellung hinsichtlich der Einhaltung der architektonischen, funktional-technischen und nutzungsgemäßen Umsetzung der im Wettbewerb erzielten Ergebnisse.



BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine



Mehrwert Stadtentwicklung:

- Qualifizierung einer historischen Grünanlage in unmittelbarer Altstadt Nähe und Integration in den neuen Naturuferpark
- randseitig behutsame Entwicklung eines innerstädtischen Campus

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT

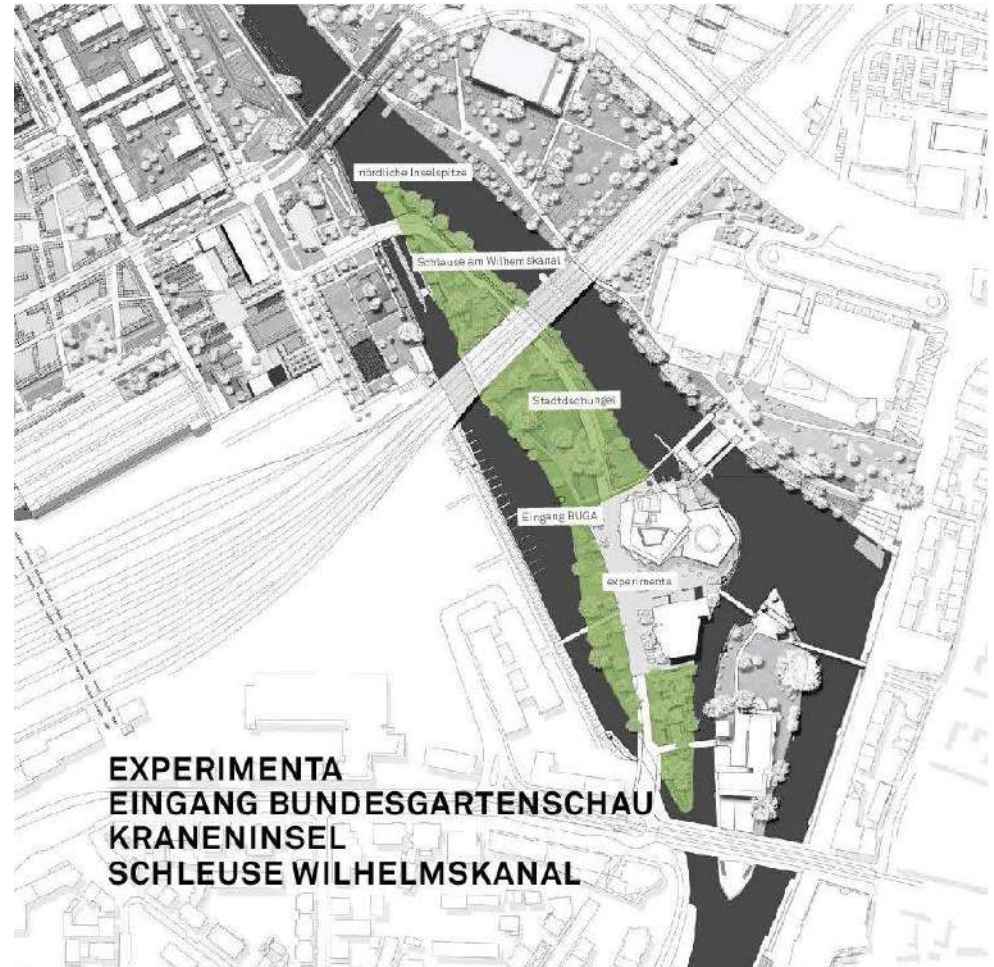


BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine

- Naherholung am Wasser
- Öffnung der Uferkante
- Erlebbarkeit Wasser und Freiraum
- Wissenscampus eingebettet in einen Park
- Aktions- und Spielfelder für verschiedene Generationen
- Eingang zum neuen Stadtquartier



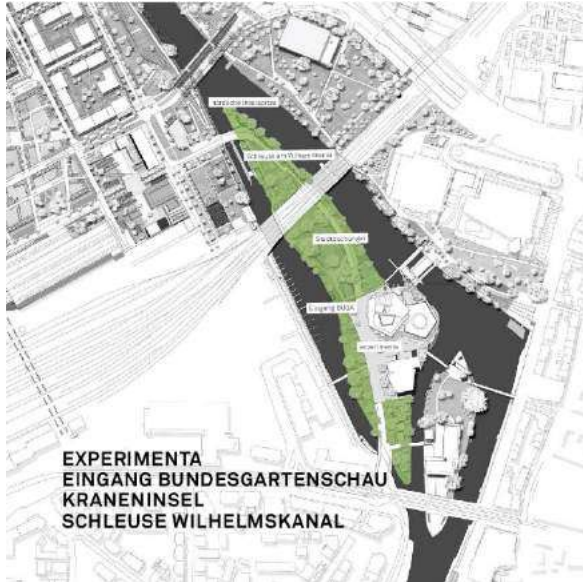
BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine



Mehrwert Stadtentwicklung:

- Qualifizierung einer historischen Grünanlage in unmittelbarer Altstadt Nähe und Integration in den neuen Naturuferpark
- städtebauliche Einbindung des Neubaus der „Experimenta“

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



BUGA –Heilbronn – Strukturbausteine

- Naherholung am Wasser
- Öffnung der Uferkante
- Erlebbarkeit Wasser und Freiraum
- Wissenscampus eingebettet in einen Park
- Eingang zum neuen Stadtquartier
- Moderne Architektur – Solitär auf der Insel
- Forschungseinrichtung



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT

BUGA –Heilbronn – temporäre Installationen

- Pavillon
- Kunst im Raum



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



BUGA –Heilbronn

- Sitzstufen
- Materialien
- Leitsysteme
- Stadtmöbel



BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT



BUGA –Heilbronn

- Kassenhäuschen
- WC-Container
- Eingangskontrolle
- Forum Heilbronn – Treffpunkt BUGA/Stadt



Zusammenfassung 1/2:

- Entwicklung eines brachliegenden Areals im Innenstadtbereich als zukünftigen Lebens-, Bebauungs- und Aufenthaltsraum für Menschen
- Erschließung der Wasserkante des Neckars für die Menschen (Wegeführungen, Restaurants, Aufenthaltsflächen)
- Rückbau einer Bundesstraße und Neuorientierung der Mobilität in der Stadt
- Schaffung eines modernen Wohnviertels durch innovativen Planungs- und Bebauungsprozess mit Fachämtern und Investoren
- Wohnviertel „Stadtausstellung“ mit Boardinghaus, Kinderbetreuung, Inklusionscafe, Eigentumswohnungen, Mietwohnungen, Verzicht auf Penthouses und Priorisierung von Gemeinschaftsflächen

Zusammenfassung 2/2:

- Verlagerung des gesamten ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen
- Ansprechende und barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes, hochwertige Stadtmöblierung
- Professionelle Veranstaltungsdurchführung mit Fokussierung auf Kernthemen (Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung)
- Durchführung einer Wassershow mit 5 Formaten an 3 Tagen der Woche für zweite Besucherwelle am Abend
- Verkauf von 92.000 Dauerkarten und ca. 2 Mio. Tageskarten von April bis September
- Verschiedene Preisstrukturen für Eintritt; Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre freier Eintritt
- Durchführung von ca. 5.000 Einzelveranstaltungen im gesamten Zeitraum April – Oktober

Erfahrung durch GF BUGA-Gesellschaft und Stadt Heilbronn:

- BUGA Heilbronn erfolgreich und starke Akzeptanz bei der Bevölkerung, Unternehmen und Politik
- Bundesgartenschau wirkt nach Innen und steigert Identifikation der Bürger mit Ihrer Stadt
- Umsetzung bedeutender Stadtentwicklungsprojekte die nur im Rahmen einer BUGA umgesetzt werden konnten
- BUGA ist Auslöser für eine Vielzahl privater Investitionen in den darauffolgenden Jahren

BUGA-HEILBRONN ERFAHRUNGSBERICHT





European
Regional
Development
Fund

Vorstellung der Studie des EU-Projekts JOHANN – Gemeinsame Entwicklung des Tourismus für kleinere Kreuzfahrtschiffe in der Region Südliche Ostsee



European
Regional
Development
Fund

JOHANN SMALL CRUISE SHIPS



ARCHITECTUURPLATFORM TERWECOREN VERDICKT



European
Regional
Development
Fund



28.11.2019
Dürten Schölens

Vortrag und Workshop
www.smallships.eu



List of partners / associated partners:

GERMANY

Hanseatic and University City of Rostock
Hanseatic City of Wismar
City of Sassnitz
Tourism Board Stralsund
Economic Development Corporation Vorpommern
Satori-Berger
Tourism Association Vorpommern e.V.

SWEDEN

Municipality of Karlskrona
Destination Kalmar AB
Development of Karlskrona Ltd.
Kalmar municipality
Port of Kalmar (Ltd)

POLAND

City of Szczecin
Media Dizajn
Gdynia Maritime Universtiy
Polsteam Shipping Agency Sp. Z o.o.
Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority
Union of Baltic Cities
Żegluga Szczecińska

OTHER

Magnolia Management Group (Tourism Center Magnolia)
Museum of the World Ocean Kaliningrad

commisioned by:

JOHANN PARTNERS



European
Regional
Development
Fund

A

ANALYSIS

XL WORLD

- A-6 Introduction
- A-10 Necessity of innovation, mass tourism, business model
- A-11 Air and noise pollution, water treatment, waste
- A-12 City, Small Cruise Ships
- A-14 ISPS

L BALTIC SEA

- A-18 Sea as space
- A-19 Baltic Sea and subspaces
- A-20 Analysis of South Baltic area airports, railways, waterways, road Infrastructure
- A-26 Cities in the South Baltic Network, Relation to the sea, South Baltic Flexibility

M CITY

- A-30 General approach
- A-32 Elements of the waterfront
- A-34 Interludium- Artistic Approach
- A-39 Case I Rostock (DE)
- A-81 Case II Sassnitz (DE)
- A-121 Case III Wismar (DE)
- A-165 Case IV Szczecin (PL)
- A-207 Case V Karlskrona (SE)
- A-251 Case VI Kalmar (SE)

S WATERSIDE

- A-292 Embarkation – Debarkation
- A-294 Minimal and optional program
- A-296 In Practice (analysis of examples)
- A-298 The fences that nobody wants Three design strategies
- A-304 Kangaroo, multifunctional and micro-architecture
- A-306 Strategies for JOHANN cities

ANNEX / BIBLIOGRAPHY

B

GUIDELINES

GUIDELINES

- B-3 General Guidelines
- B-6 Program, functional and technical
- B-13 Guidelines for the involvement of artist(s)

C

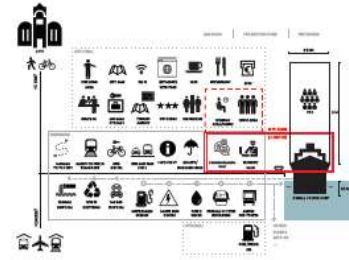
PROJECT ROSTOCK

M FRAMEWORK

- C-6 The Coastal Road
- C-8 The Coast line as potential public space and part of the city The Boulevard
- C-12 The Urban Waterfront Facade
- C-14 Proposal for the Framework

S BRIDGECRANE

- C-18 Existing condition
- C-20 The bridgecrane as a landmark
- C-22 Elements of the crane
- C-24 ISPS- the fences everyone wants to avoid
- C-28 System
- C-34 Plans
- C-46 Governance
- C-48 Box inside the bridge
- C-52 Up Above: An Artists' residency space inside the existing crane
- C-54 Structural concept
- C-56 Calculation model
- C-58 Landscaping
- C-60 Technical infrastructure & fluxes
- C-62 Multifunctional use
- C-64 Conclusion- Sustainability

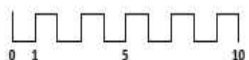


European
Regional
Development
Fund



European
Regional
Development
Fund

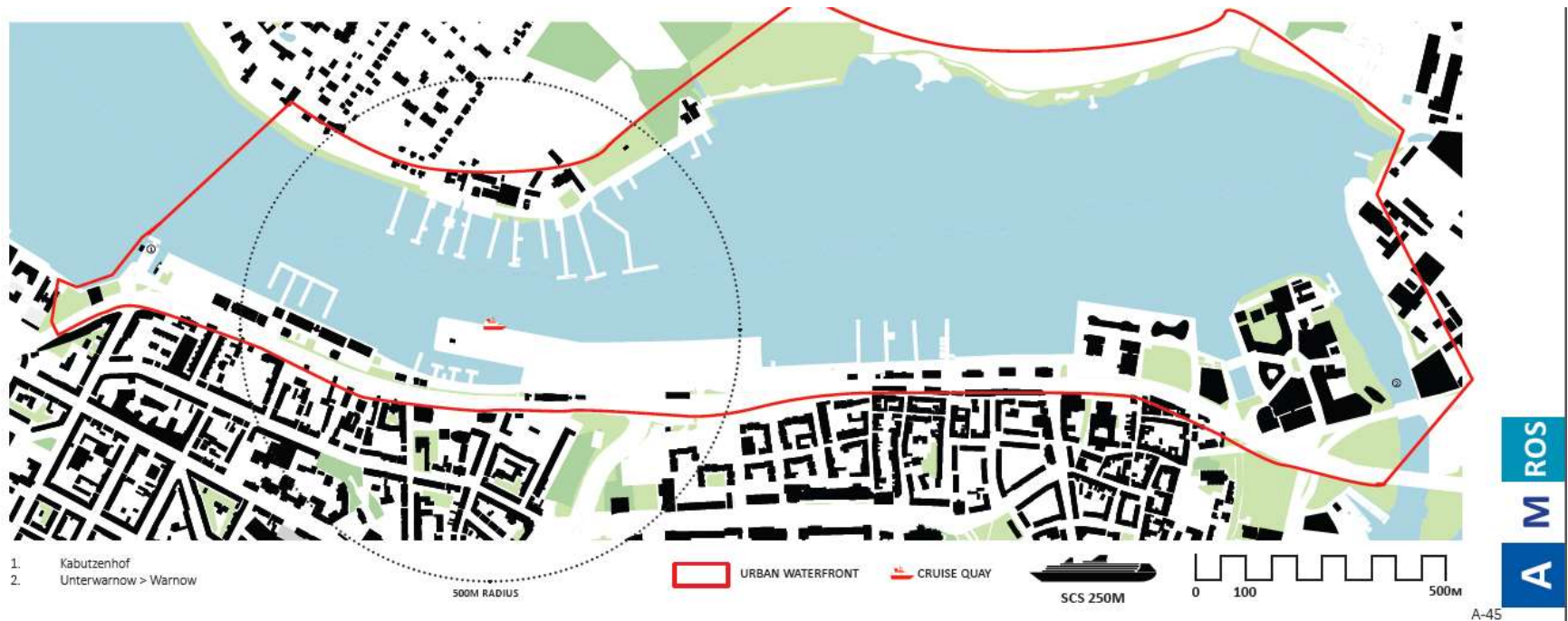
Auszug aus der JOHANN Studie

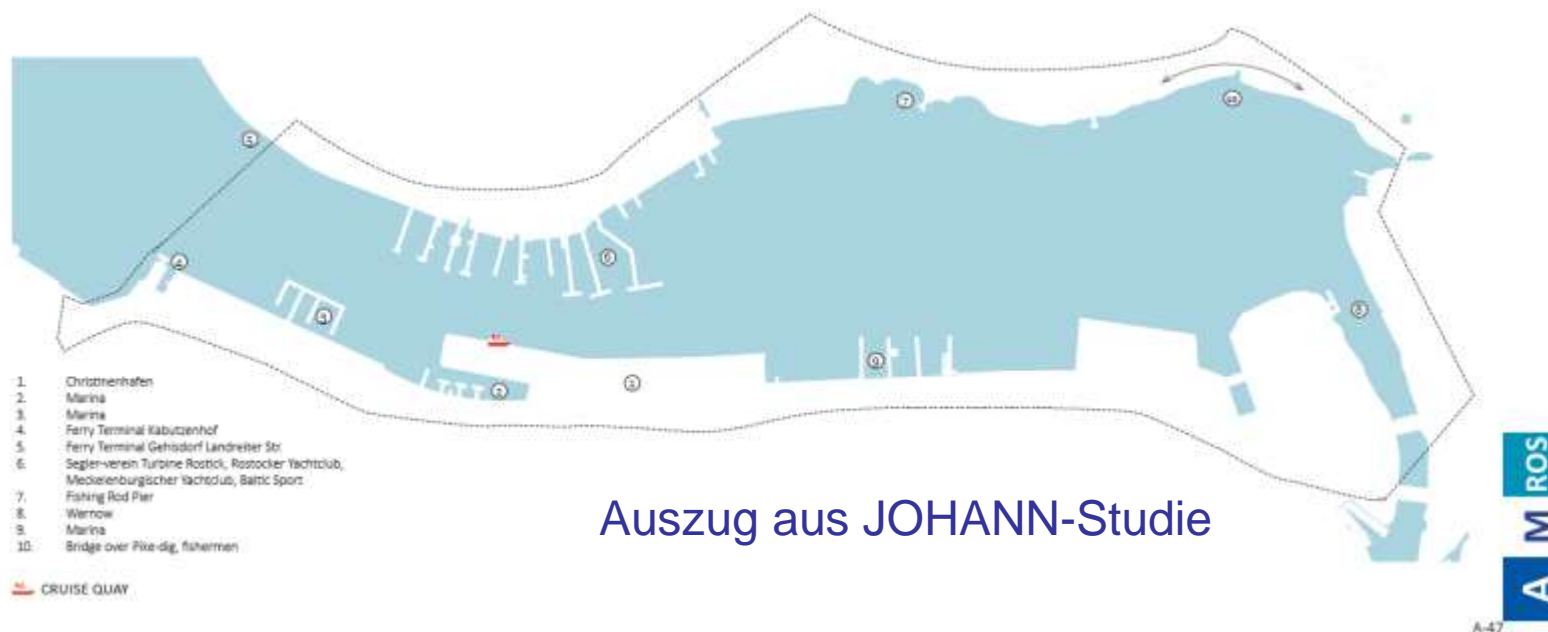


M
A

A-31

Auszug aus der JOHANN Studie





Auszug aus JOHANN-Studie

Different waterstructures can be distinguished in the waterfront area. On the city-center-side: a marina (2)(3)(9), a stoned waterfront (1), paved quays, a ferry dock (4), a natural river bed where the Warnow goes inland (8). The side of Gehlsdorf contains natural borders and piers for leisure (7)(10), canoe and sailingclubs (6).

Since the river going inland (8) is not an access for big cargo-ships, those boats don't have to cross the area. The oval-shaped space on the water is therefore filled with a variety of activities focused on leisure.





European
Regional
Development
Fund

The program in the waterfront mainly consists of recreational use (restaurants, sailing clubs, bars...) and offices. The residential area is found in a second layer, behind the coastal road and behind the waterfront facade.

There are two zones where multiple programs are grouped on the waterfront and also connected to the inner city. These are on both sides of the cruise quay.



THE PROGRAM (9)



European
Regional
Development
Fund



A
M
ROS

A-59

28.11.2019
Dürten Schölens

Vortrag und Workshop
www.smallships.eu



18

Aktenmappe - 44 von 77



Stadtmöblierung

Rostock made a strategy for the city-port entrances. They aimed not to add a lot of furniture but to arrange and divide the open space, to gather programs/functions on points, to mark, present, make it possible to orient and inform the tourists. In the study, a proposal is made for 'points of recognition'. At the main entrances at the Kabutzenhof, Friedrichstraße, at the Schnickmannstraße, the Pit road and at the Petritor the following elements are provided: (a) a big post/bollard with all information including temporary plans, (b) platform with maritime exhibition object, (c) pavement underneath both objects, (d) pavement area as a "red carpet", (e) series of flagpoles. This equipment program can be minimized at the non-priority accesses.

The proposed elements should be carefully integrated in the specific contexts. Pavements in the other direction, such as cycling paths and sidewalks should always prevail on the proposed 'red carpet'.



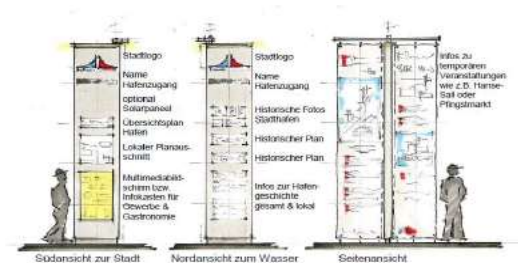
(1) PORT ENTRANCE - FRIEDRICHSTRASSE



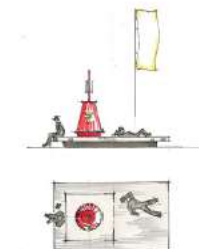
(2) PORT ENTRANCE - HAEDGESTRASSE



(3) PORT ENTRANCE - SCHNICKMANNSTRASSE



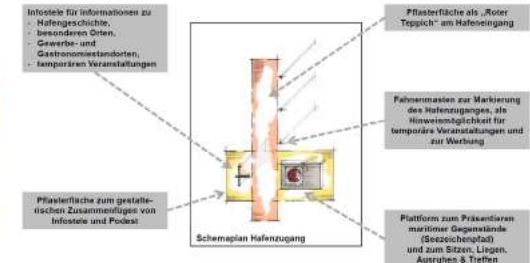
(A) BIG POST/BOLLARD WITH INFORMATION INCLUDING TEMPORARY PLANS



(B) PLATFORM WITH MARITIME EXHIBITION OBJECT



EXAMPLE OF PLATFORM INTEGRATED IN HISTORICAL CITY



(C) PAVEMENT UNDERNEATH BOTH OBJECTS

(D) PAVEMENT "RED CARPET"

(E) A SERIES OF FLAGS

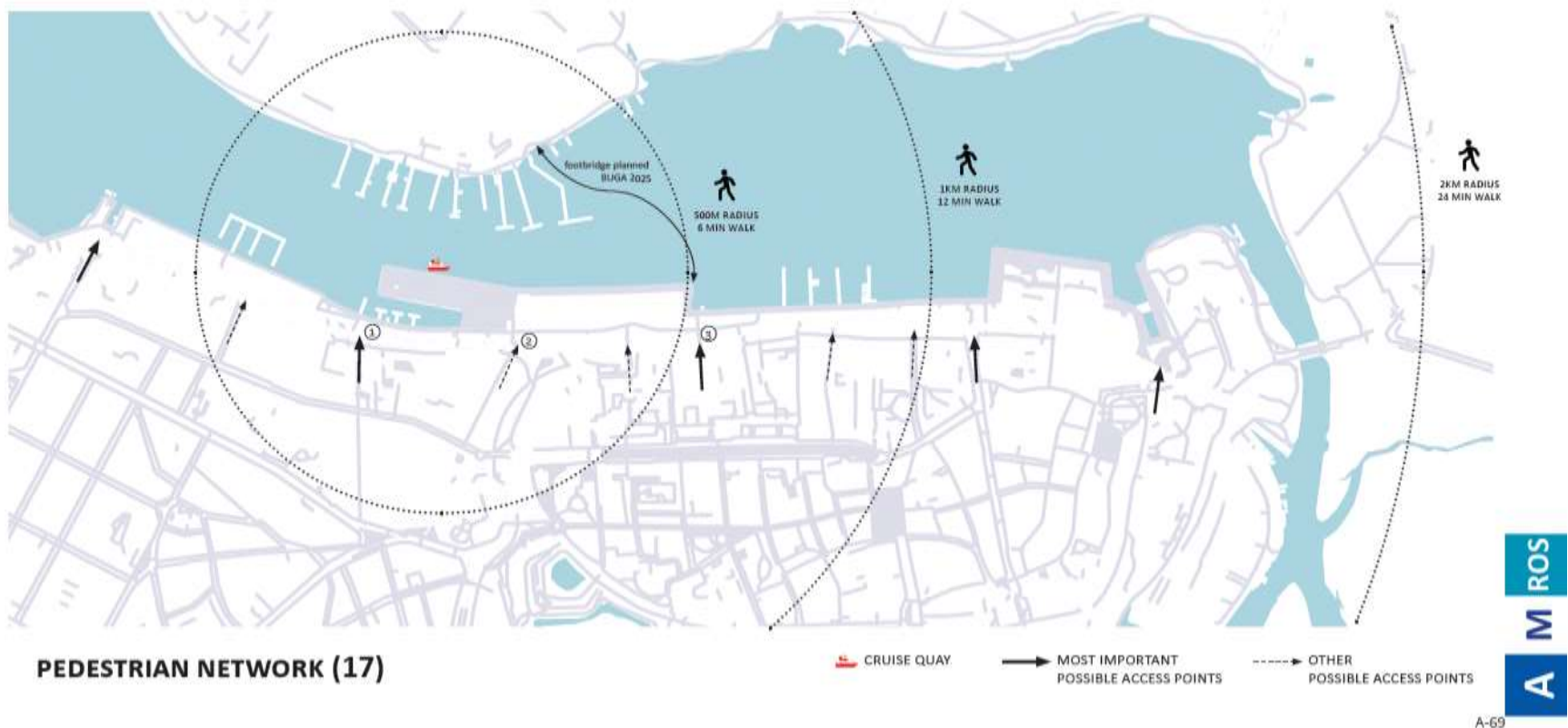
SIGNAGE AND STREET FURNITURE (16)

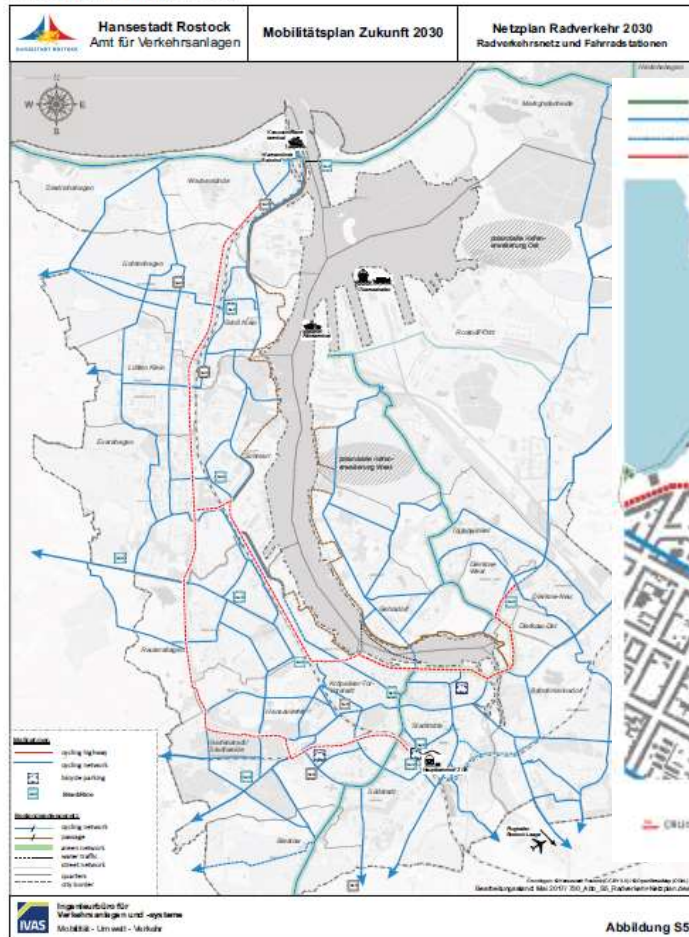
Auszug aus JOHANN-Studie



European
Regional
Development
Fund

Pedestrian accessibility (see study of Port-Entrances) On the L22, the coastal road with 4 lanes, around 40.000 cars pass every day. This makes it a barrier for pedestrians to cross. Today, important functions within the city (commercial: such as shops, restaurants and bars) are connected to the waterfront by the crossings at Friedrichstrasse and Schnikmannstrasse. The city proposes a hierarchy in the entrance points for pedestrians. The main entrance points are located at both sides of the SCS quay.



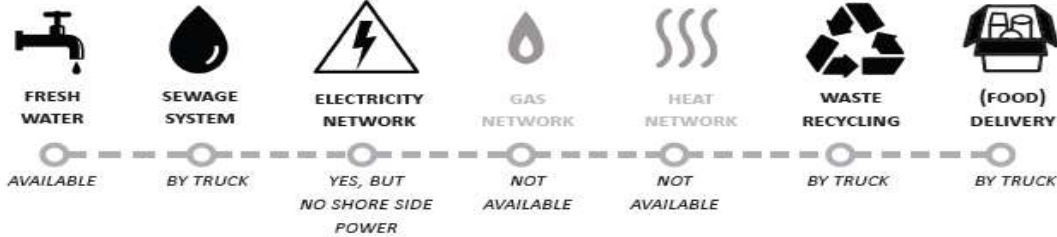


CRUISE QUAY

A bike path along the waterfront already exist. It is however fragmented by entranceways to parking lots and roads. It is planned to build a pedestrian and cyclists bridge between the old Christinenhafen and Gehlsdorf. There is no bicycle park or shared bike system near the berth.

BICYCLE NETWORK (18)

Auszug aus JOHANN-Studie



FACILITIES (21)

Auszug aus JOHANN-Studie: = Empfehlungen für die Entwicklung im Stadthafenbereich

Christinenhafen is used as an event location for several festivals. Hanse Sail is one of the largest maritime festivals in Europe. These are important programs on the site multifunctionality should at all times remain possible at the quay. Apart from big organised events, inhabitants also use the quay informally as a local fitness, for picknicks...



THE MULTIFUNCTIONALITY (23)

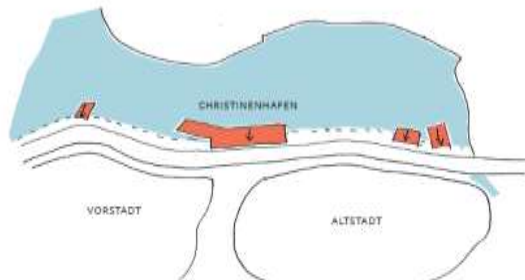
28.11.2019
Dürten Schölens

Vortrag und Workshop
www.smallships.eu

CONCLUSION (SEE 'C' PROJECT ROSTOCK)



ROSTOCKER OVAL



PLUG-IN SPACE

Zugänge

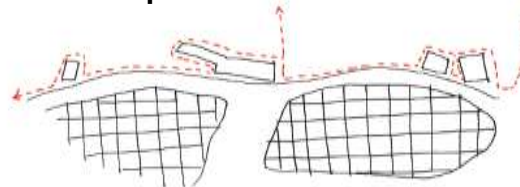


GREEN STRUCTURE

Grünstruktur!

Verbindung zum
Stadtzentrum schaffen!

Uferpromenade!



WATERFRONT PROMENADE



PUBLIC TRANSPORT MISSING LINK

ÖPNV-Anbindung!

Boulevardentwicklung

TRANSFORMATION INTO THE MODEL OF THE BOULEVARDS
SHARED SPACE



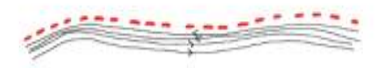
ADDING WIDE AND SAFE PEDESTRIAN SIDEWALKS AND ADDING BICYCLE LANES CONNECTED TO A CYCLING NETWORK. THE BICYCLE LANES ARE CONTINUOUS, SEPARATED OF THE CAR TRAFFIC AND EASY TO RIDE.



PEDESTRIANS SHOULD BE ABLE TO CROSS THE COASTAL ROAD AT REGULAR POINTS.



THE CONNECTION TOWARDS THE CITY SHOULD BE INTEGRATED IN THE BOULEVARD IN A WAY THAT PEDESTRIANS CAN WALK FREELY.



ADDING PUBLIC TRANSPORT.



ADDING GREEN STRUCTURE: A CONTINUOUS GREEN STRIP COMBINES THE LOOSELY PLACED SOLITARY BUILDINGS.

AMROS

A-79

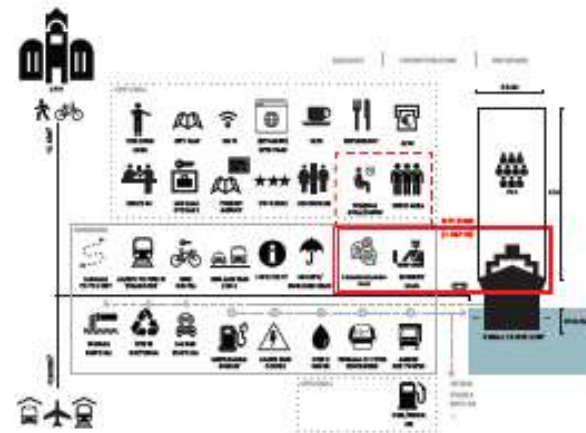


European
Regional
Development
Fund

B GUIDELINES

GUIDELINES

- B-3** General Guidelines
- B-6** Program, functional and technical
- B-13** Guidelines for the involvement
of artist(s)





1 The urban WATERFRONT is a **UNITY** and **CONTINUITY** of walkable, public space.



PROJECT ROSTOCK, PAGE C-58

2 The urban WATERFRONT has to be **DEFINED** in width, depth and height.



1.) Das urbane Hafenareal ist eine Einheit und durchgängige Verbindung für einen erlebbar begehbaren öffentlichen Raum.

2.) Das urbane Hafengebiet ist durch seine Breite, Länge und Höhe definiert.

SCALE M, SASSNITZ, PAGE A-87



European
Regional
Development
Fund

4 The WATERFRONT is a continuous SPATIAL PROMENADE.



3.) Der Öffentliche Raum und seine Verbindungen sind auf Fußgänger und Radfahrer fokussiert.

4.) Das Hafenareal ist eine flächenübergreifende Promenade

5 The waterfront has to be connected to the PUBLIC TRANSPORT SYSTEM (bus, tram, train, ferry, boattaxi,...) of the city.



SCALE M, SZCZECIN, PAGE A-199

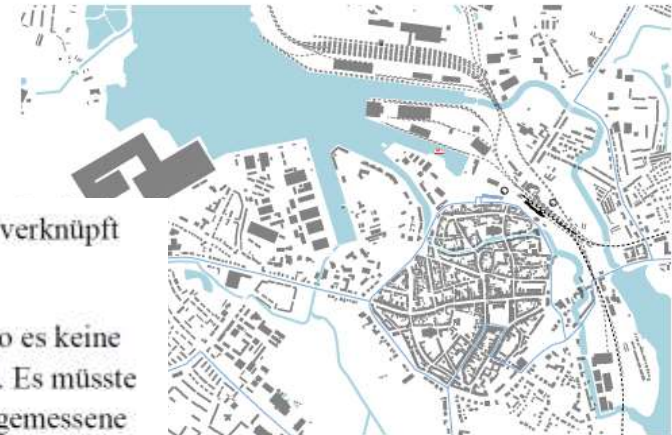


European
Regional
Development
Fund

6 PEDESTRIANS, CYCLISTS and PUBLIC TRANSPORT NETWORKS have to be connected to each other.

6.) Fußgänger, Fahrradfahrer und der Öffentliche Nahverkehr muss miteinander verknüpft sein.

7.) Der Autoverkehr sollte vernachlässigt werden und nur dort genutzt werden wo es keine Fußgänger, Fahrradfahrer oder Alternativen für den Öffentlichen Nahverkehr gibt. Es müsste eine Strategie für eine durchläufige Mobilität entwickelt werden als auch eine angemessene Parkraumstrategie.



AR, PAGE A-155

7 AUTOMOBILE TRAFFIC has to be discouraged. It should only be used if there are no pedestrian, cyclist or public transport alternatives. A strategy has to be developed for a circulation plan and for a parking policy.



PROJECT ROSTOCK, PAGE C-7



European
Regional
Development
Fund

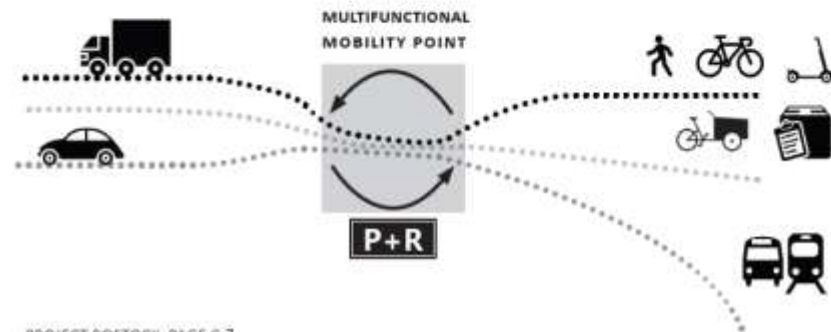
8 The highly valuable waterfront cannot be used merely for PARKING LOTS.



8.) Der äußerst wertvolle Hafenbereich kann nicht nur für den Parkraum genutzt werden.

9.) Die Dreh- und Angelpunkte sind nicht nur Infrastruktur, sondern auch eine neue Form des ansprechenden Öffentlichen Raums inklusive Bushaltestellen, Fahrrad-Parkraum-Einrichtungen, Hafenfähren, Kaianlagen, genauso wie auch Parkplätze welche multimodal mit den Öffentlichen Nahverkehr erschlossen und verbunden sein müssten.

9 The TRANSPORT SHIFTING POINTS are not only an infrastructure, but also a new TYPE of pleasant PUBLIC SPACE including bus stops, bicycle parking facilities, ferry terminals, quays, as well as car parks connected to the local public transport system.

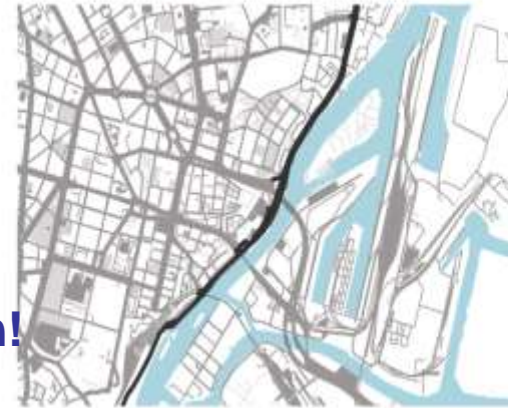




European
Regional
Development
Fund

10 The COASTAL ROAD has to be integrated within the waterfront and cannot be a barrier that cuts off the city from the water.

Barriere der Küstenstraße überwinden!



SCALE M, SZCZECIN, PAGE A-187

11 The WATERFRONT FACADE should be designed as a unity as it is the face of the city.

Gesicht der Stadt: Panorama!



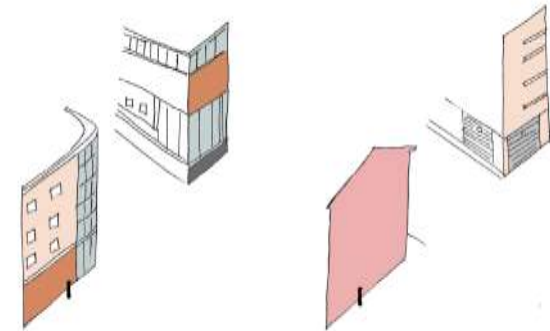
SCALE M, ROSTOCK, PAGE A-62



European
Regional
Development
Fund

12 The existing WATERFRONT FACADE and PLINTH have to be revalued and activated.

**Auswertung der Fassaden zum Wasser
besonders im Sockelbereich „Augenhöhe“
Menschlicher Maßstab!**



PROJECT ROSTOCK, PAGE C-13

13 VAST, OPEN and FREE AREAS, accessible for everyone, are an essential quality in the city and waterfront and need to be preserved.

Offene weite Räume am Wasser schützen!



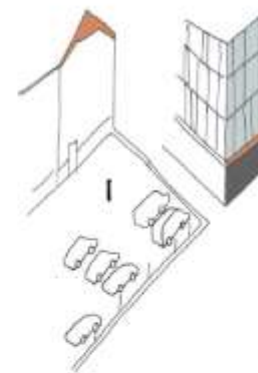
PROJECT ROSTOCK, PAGE C-63



European
Regional
Development
Fund

14 RESIDUAL SPACE has to be registered and integrated or revalued as a green structure, public or built space.

„Resträume“ integrieren/aufwerten!



PROJECT ROSTOCK, PAGE C-13

15 If a new PROGRAM is added to the waterfront, a MASTERPLAN/ STRATEGY is essential for its organization. Ad hoc solutions have to be avoided.

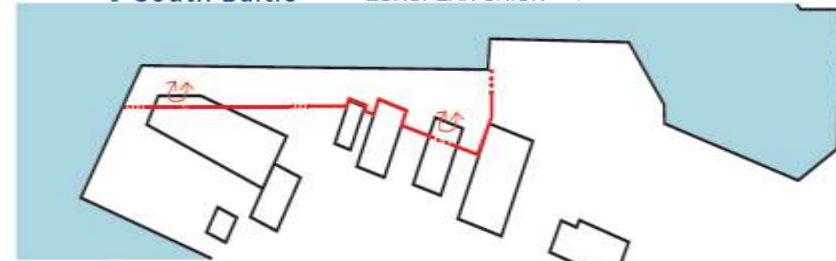
Masterplan/Strategie/Programm für Organisation!



PROJECT ROSTOCK, PAGE C-15



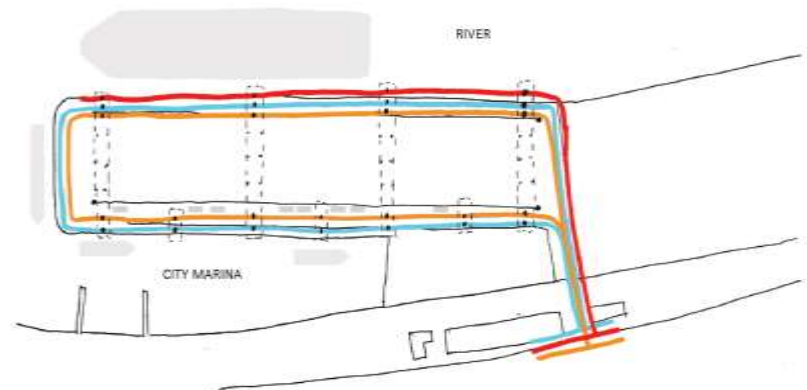
European
Regional
Development
Fund



SCALE S, PAGE A-306



SCALE S, PAGE A-304



PROJECT ROSTOCK, PAGE C-60 (SCALE XL, PAGE A-11)



16 **ADDITIONAL PROGRAMS and CONSTRUCTIONS** along the waterfront have to be evaluated on the scale of the CITY (M) and on a long term basis (>100 years), not only on a return of investment.

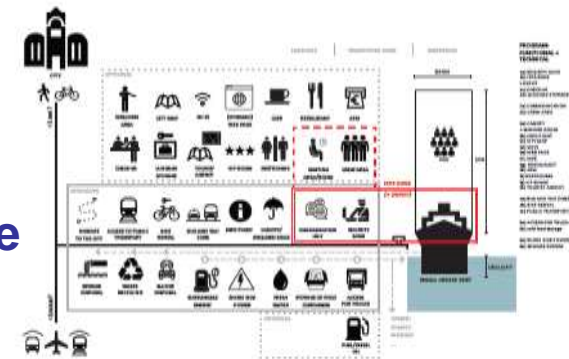
17 **SUSTAINABILITY** standards of SCS and infrastructure on the quay (energy, waste, materials, circular economy, use of water...) have to be determined in advance.



European
Regional
Development
Fund

18 The MINIMAL PROGRAM for
facilitating SMALL CRUISE SHIPS
should be defined and implemented.

**Minmalprogramm für kleine Kreuzfahrtschiffe
definieren und umsetzen!**



SCALE S, PAGE A-295

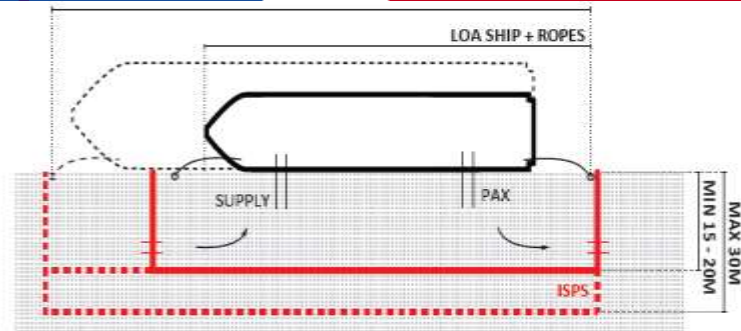
19 The (temporary) ISPS-ZONE has
to be designed as not merely a
fence, but as a landscape element
that must be embedded in the
waterfront and the public space.

**Temporäre ISPS Zone
gestalten als Landschaftselement!**



SCALE S, PAGE A-300

20 Timely initiated consultations with the competent authorities for the ISPS arrangements is important to build a clear framework around its layout.



SCALE S, PAGE A-302

21 Permanent infrastructure and program for SCS should be
A) INTEGRATED in the existing/new buildings,
B) need to be MULTIFUNCTIONAL,
c) treated as a MICRO-ARCHITECTURE.



A: SCALE S, PAGE A-304



C: SCALE S, PAGE A-305



SUMMER BAR



CINEMA



FESTIVAL

B:
ROSTOCK,
PAGE C-47

GUIDELINES FOR THE INVOLVEMENT OF ARTIST(S)

1. künstlerischen Beitrag definieren
2. Lenkungsgruppe bilden
3. Prozessablaufplanung
 - Leitlinien zur Künstlerauswahl entwickeln
4. Künstlerauswahl
 1. Lenkungsgruppe wählt Jury





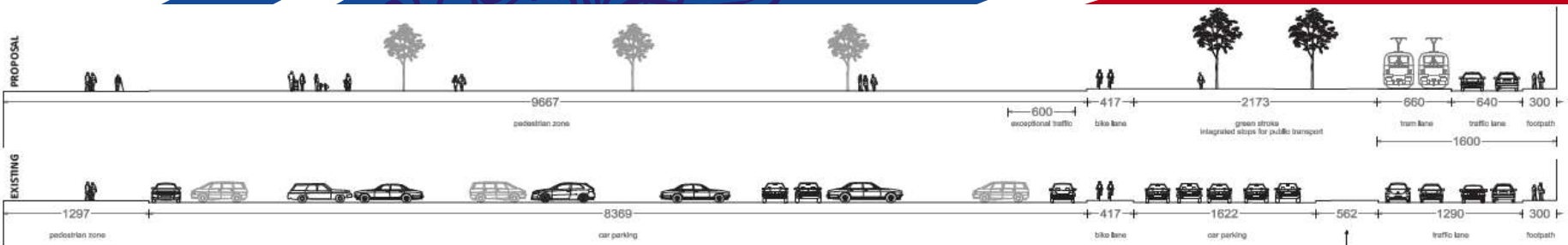
European
Regional
Development
Fund

4. ARTIST(S) SELECTION

The steering group selects jury members.

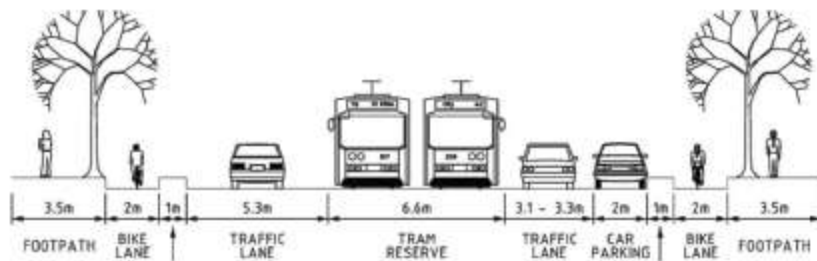
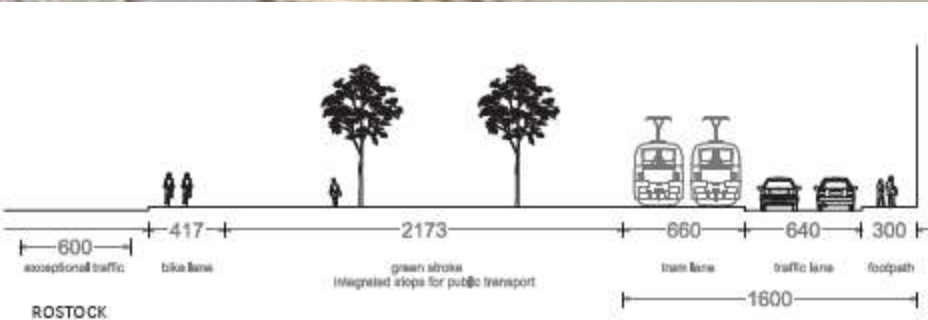
The following is a guideline to the selection of the artist(s):

- priority should be given to local artists
- priority should be given to artist-architect team proposals
- selection process should be purely based on the submitted material
- selection process should include a final interview stage if no univocal selection is made by the jury members



Empfehlung von z.T. grünen Freiflächengestaltung und Straßenbahnerschließung





EXAMPLE



CINEMA

28.11.2019
Dürten Schölens

Vortrag und Workshop
www.smallships.eu



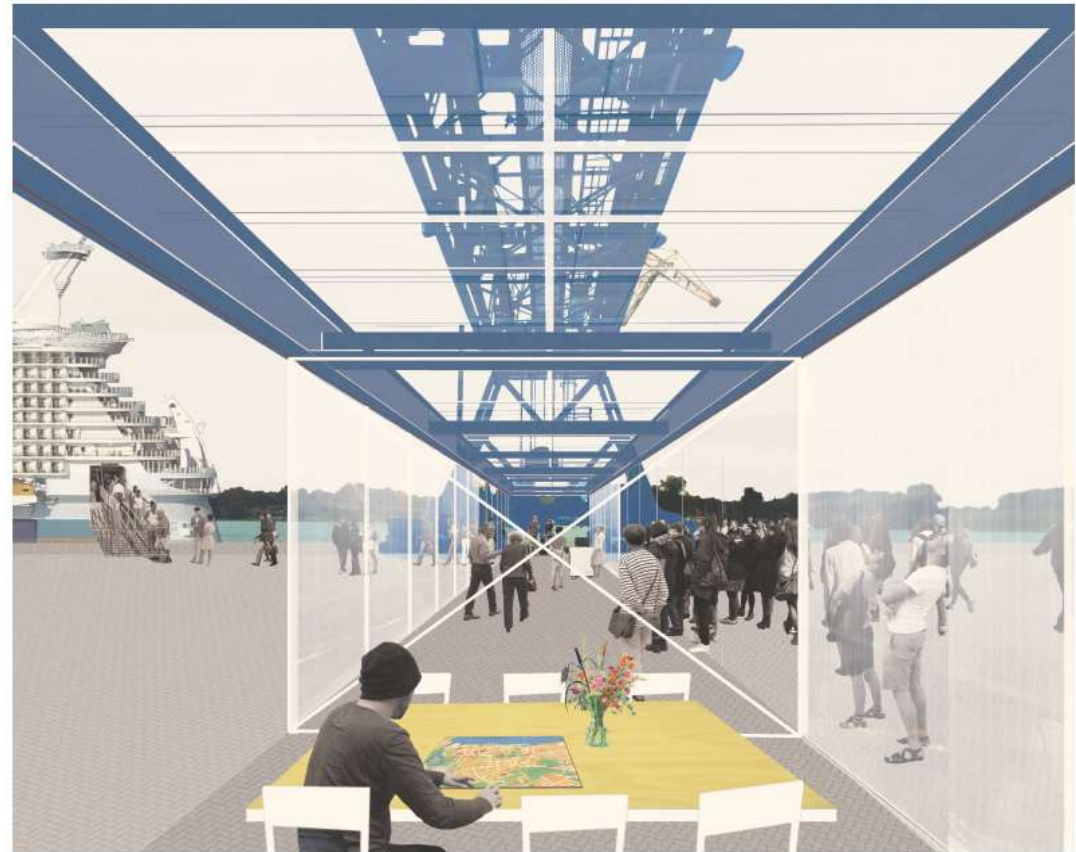
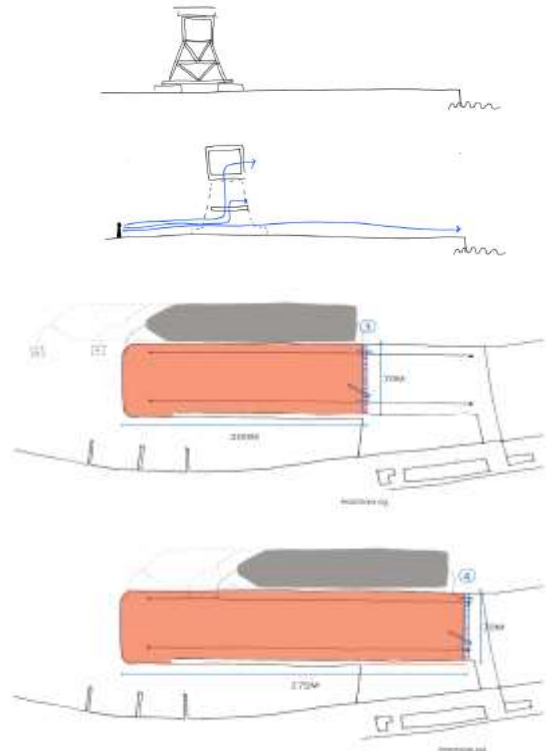
European
Regional
Development
Fund



Auszug aus JOHANN-Studie



European
Regional
Development
Fund





European
Regional
Development
Fund



28.11.2019
Dürten Schölens

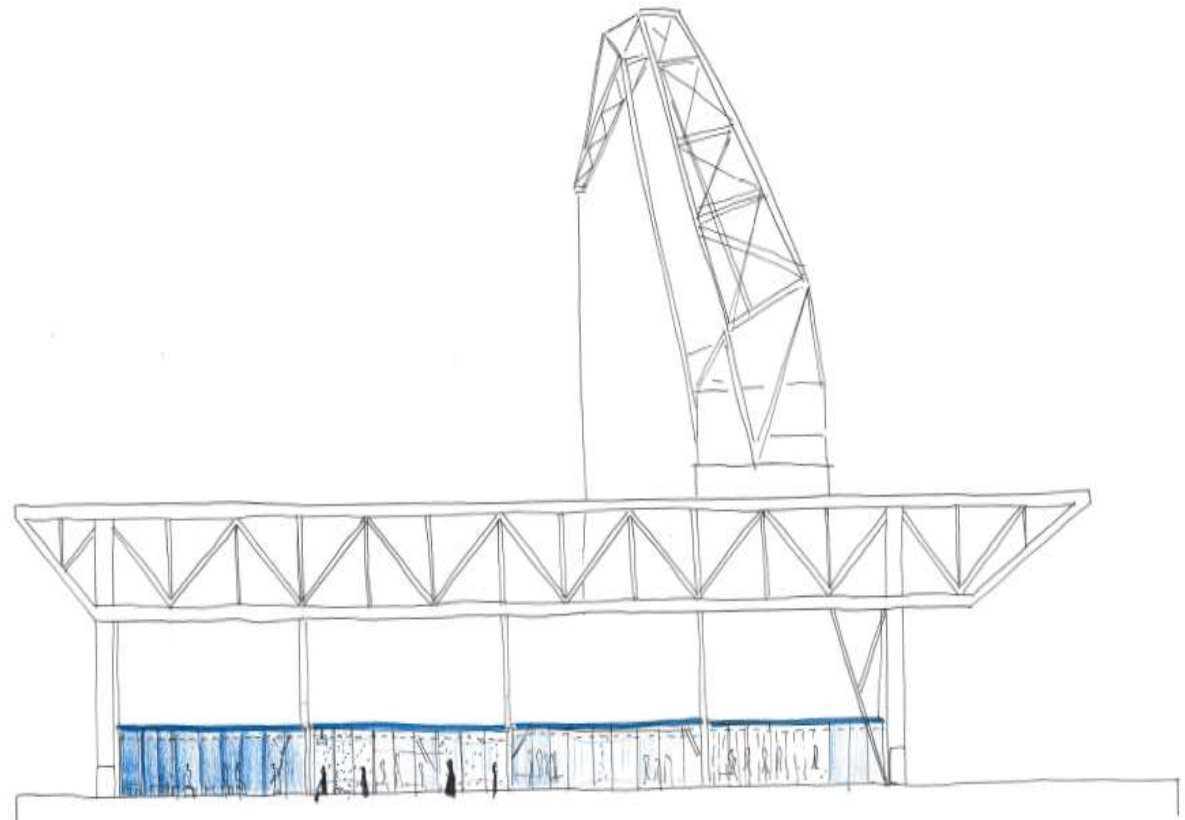
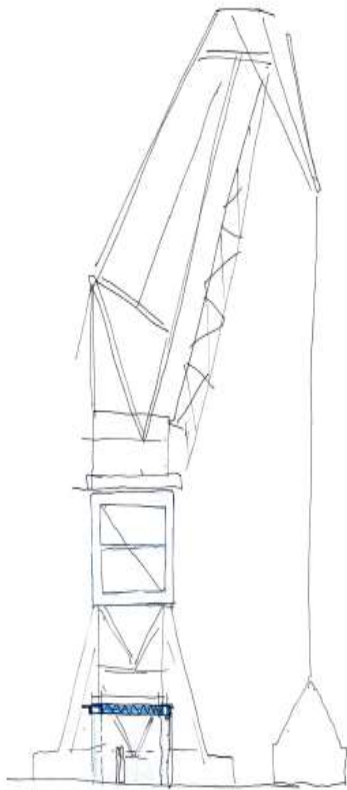
Vortrag und Workshop
www.smallships.eu



Auszug aus JOHANN-Studie



European
Regional
Development
Fund



28.11.2019
Dürten Schölens

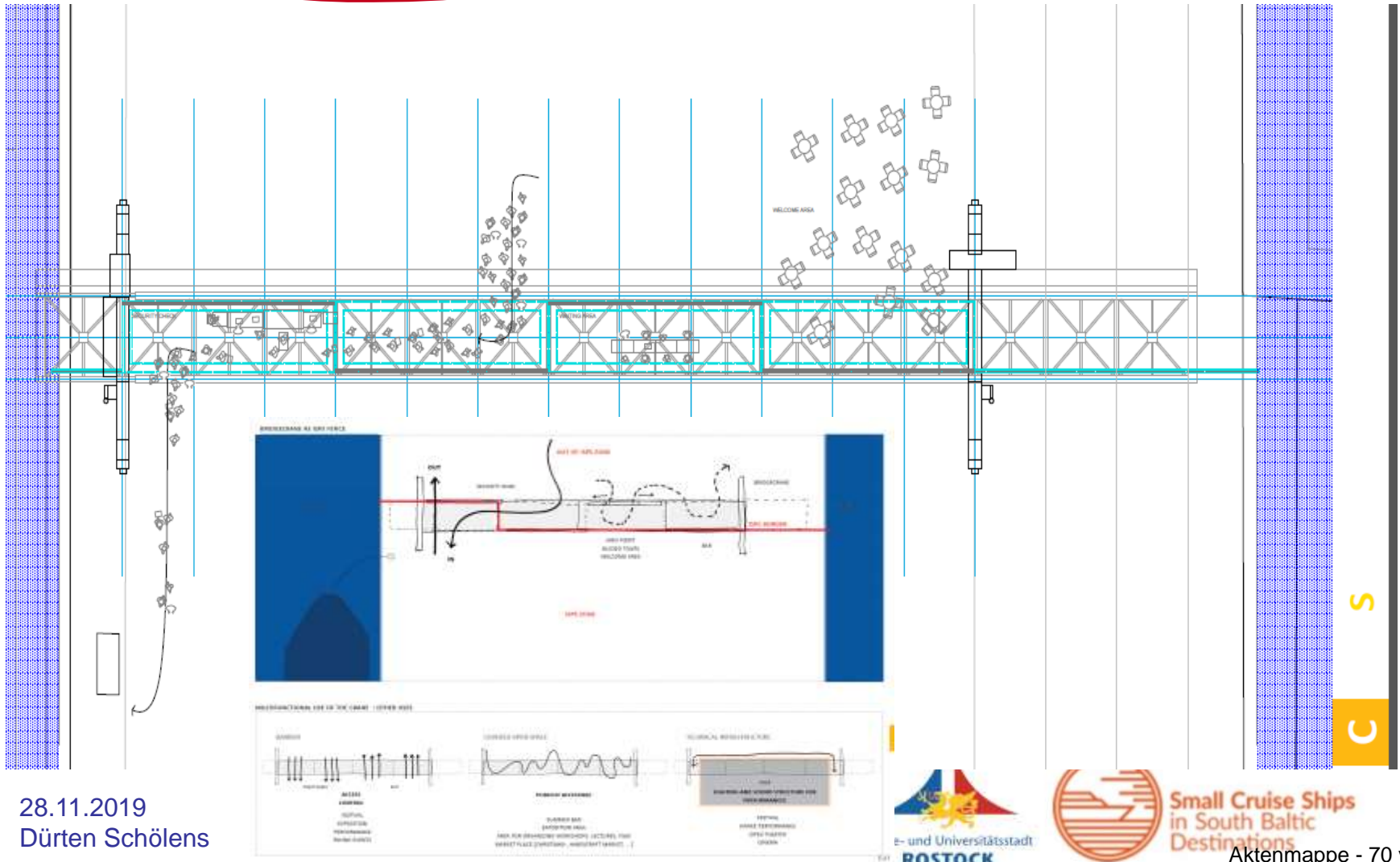
Vortrag und Workshop
www.smallships.eu



Empfehlungen zur Krannutzung

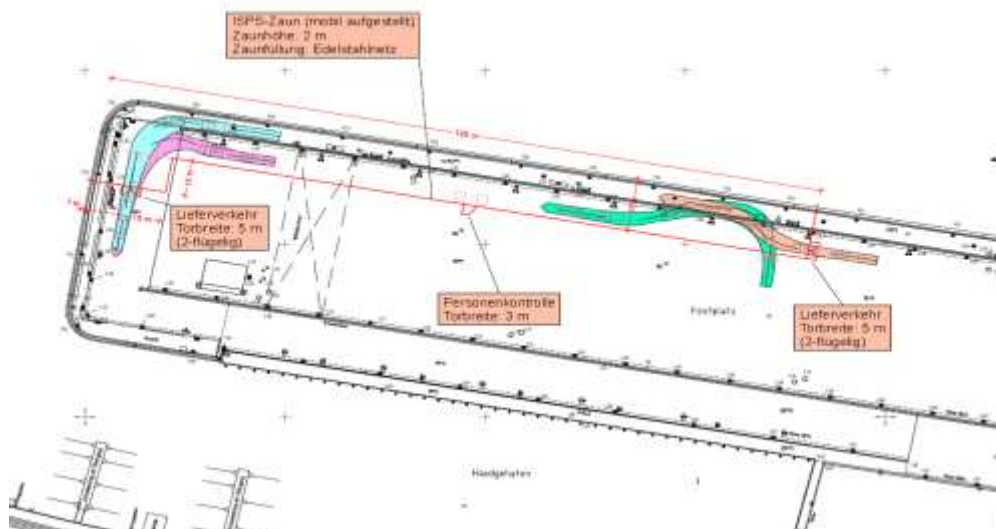


European
Regional
Development
Fund



**Ostssezeitung
21.08.2019**

Lageplan Haedgehalbinsel:
Mobiler multifunktionaler Zaun



Jachten melden sich nicht an

Nach Angaben der Stadtverwaltung gibt es aktuell allerdings noch keine konkrete Anfragen von Reedereien. Bei den ebenfalls umworbenen Jachten wiederum sei es nicht üblich, sich lange vorher anzumelden. Nach der Ausbaggerung des Stadthafens können dort jetzt Schiffe mit bis zu sechs Metern Tiefgang einlaufen.

An den Liegeplätzen 79 und 80 an der Haedge-Halbinsel könnten Schiffe mit einer Länge von bis zu 155 Metern festmachen. Kreuzfahrtschiffe in dieser Größenordnung bieten Platz für etwa 500 Passagiere.

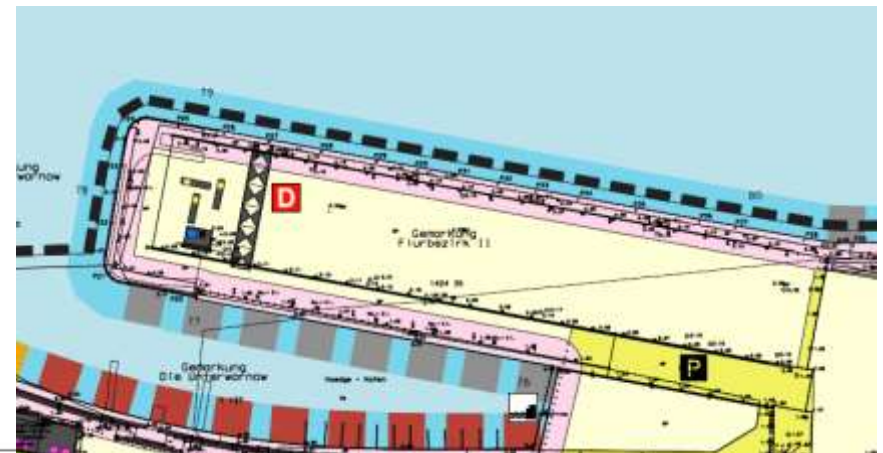
Ausblick: Fortschreibung RP?



European
Regional
Development
Fund



	Hafennutzung, 12.00 m Streifen		Wasserkante, Nutzung für Verkehrszwecke
	multifunktionale Freiflächen		öffentliches Parken
	Wasserkante, befestigt, Nutzung uneingeschränkt		Stellplatzanlage, oberirdisch (Parkhaus)
	Kontrollierung der Baufelder erforderlich		Stellplatzanlage, unterirdisch (Tiefgarage)
	Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale, die unter Denkmalschutz stehen)		wichtige Rad und Fußweg Verbindung
	Umgrenzung von Gesamtanlagen (Ensemble - Verlauf nicht gesichert!), die dem Denkmalschutz unterliegen		Anlegestelle für Personenschifffahrt
			Ponton für gastronomische Zwecke
			tiefergelegte Kalkante



Rahmenplan 'Stadthafen Rostock'
1. Fortschreibung

Planung Nutzung



Plan-Nr. P2



Stadthafenufer: > 3000 m Länge
200 m = weniger als 10%
365 Tage -> 3 Tage = weniger als 1%

28.11.2019
Dürten Schölens

Vortrag und Workshop
www.smallships.eu





1

FRAGESTELLUNGEN



**PROJEKT
INTRO**

Wie schaffen wir es, die **Regiopole Region Rostock** zukunftsfähig aufzustellen?

Wie positionieren wir uns zwischen den Metropolen Kopenhagen, Hamburg, Berlin und Stettin?

Was sind zukunftsorientierte Handlungsfelder für die Regiopole Region Rostock?

Wie **bündeln wir national und international ausgerichtete Aktivitäten**?

Wie **positionieren wir uns als Einheit** im nationalen und internationalen Wettbewerb?

2

WARUM?



- Gesellschaftswandel – Zukunftsorientierung & Digitalisierung
- Fachkräftemangel
- Abwanderung
- Energiewende und Dekarbonisierung
- Makrotrend Regionalisierung und EU-Vorgaben (RIS3)
- Wettbewerb zwischen Regionen, national und international

3

STRUKTUR & ZIELE



Strategieentwicklung

Wie sieht in den kommenden 15 Jahren eine international wettbewerbsfähige Regiopolregion Rostock aus?

Aktionsplan

Welche Aktivitäten sind wo, wie und wann notwendig, um die Ziele zu erreichen?

Markenentwicklung

Wie schaffen wir einen einheitlichen Auftritt der Region Rostock nach außen?

Kampagnen

Wie kommunizieren wir Attraktivität für Fachkräfte, Zuzügler, Investoren und Besucher?

Die Regiopolregion Rostock gemeinsam zukunftsfähig gestalten!

4

Situationsanalyse	Ziel: Ermittlung der rationalen Ist-Situation der Standortattraktivität sowie der absoluten Identität inkl. Bewertung der Ausgangslage für eine gemeinsame Strategie
Benchmarking	Ziel: Positionierung im Vergleich zum Wettbewerb der Metropolregionen (relative Identität), Betrachtung der Kommunikation nach Außen (rational & emotional)
Best-Practice	Ziel: Erkennen und Vergleich von Vorgehensweisen für eine erfolgreiche Implementierung in erforderlichen Handlungsfeldern und bei Dachmarkenentwicklung
Strategieentwicklung	Ziel: Definition einer strategischen Leitlinie für die Region und Erarbeitung der Grundlage für einen Aktionsplan Beteiligung des erweiterten Projektkreises im Event „Think Tank“
Aktionsplan	Ziel: Definition von Aufgaben und Maßnahmen sowie den jeweiligen Verantwortlichkeiten Beteiligung des erweiterten Projektkreises im Event „INTRO Commitment“

5

Potenzialkategorien & Makrothemen / Trends	Status heute	Internationalisierung	Fachkräftemangel	Digitalisierung	Klimaschutz	Mobilität
Potenzialkategorien zur Attraktivität als Arbeits- und Lebensraum <ul style="list-style-type: none"> z.B. Freizeit & Kultur 	?	?	?	?	?	?
Potenzialkategorien zur Attraktivität für Investoren <ul style="list-style-type: none"> z.B. Fachkräfteangebot (Recruiting-Potenzial) 	?	?	?	?	?	?
Potenzialkategorien zur Attraktivität im internationalen Geschäftsreise- & Leisure-Tourismus <ul style="list-style-type: none"> z.B. Reisemotive im Freizeittourismus 	?	?	?	?	?	?
Potenzialkategorien für kulturelle Identität <ul style="list-style-type: none"> z.B. Mentalität 	?	?	?	?	?	?
 Definition von zukunftsweisenden Kernthemen						

6



**PROJEKT
INTRO**

ANSPRECHPARTNER

Kernarbeitsgruppe Projekt INTRO

 <p>Hanse- und Universitätsstadt ROSTOCK</p>	 <p>PLANUNGSVERBAND REGION ROSTOCK</p>	 <p>REGIOPOL REGION ROSTOCK</p>	 <p>LANDKREIS ROSTOCK</p>	 <p>REGION ROSTOCK MARKETINGINITIATIVE</p>
Johannes Wolff	Katja Klein	Mike Große-Schütte Anne Weber	Susann Ehrlich	Nadine Boese Claudia Kainath
Projektkoordination & Steuerung	Projekt- Arbeitsgruppe	Projekt- Arbeitsgruppe	Projekt- Arbeitsgruppe	Projekt- Arbeitsgruppe

7



**PROJEKT
INTRO**

GRUNDLAGEN

- Strat. Leitlinie der Stadt Rostock zur Entwicklung zur Regiopolregion
- Beschluss des Lenkungsausschusses zum Vorgehen von INTRO und Deklaration als Leitprojekt
- Bestätigung von INTRO durch Vorstand Planungsverband
- Bestätigung von INTRO durch ESF-Beirat und Zuwendung von ca. 200.000 EUR
- Gemeinsame Absichtserklärung für INTRO unterzeichnet (Bürgermeister, OB, Geschäftsführer)
- *Gemeinsamer Ausschuss für Wirtschaft und Regionalentwicklung LKROS und HRO in 01/2020*

8



PROJEKT
INTRO

SAVE THE DATE



INTRO Auftaktveranstaltung
20. Januar 2020
10.00 – 12.30 Uhr
IHK zu Rostock

INTRO Think Tank: 13.00 bis 16.00 Uhr



INTRO Commitment
17. März 2020
10.00 – 13.00 Uhr