

<div>Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft</div> <div>fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen</div> <div>Federführendes Amt: Büro des Oberbürgermeisters</div>	<div>Beteiligt:</div> <div>Zentrale Steuerung</div> <div>Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen</div> <div>Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft</div> <div>Eigenbetrieb TZR & W</div> <div>Kämmereiamt</div> <div>Hafen- und Seemannsamt</div> <div>Bauamt</div> <div>Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt</div> <div>Tiefbauamt</div> <div>Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege</div> <div>Amt für Mobilität</div> <div>Amt für Umwelt- und Klimaschutz</div> <div>Amt für Sport, Vereine und Ehrenamt</div> <div>Senatsbereich 2 Finanzen, Digitalisierung und Ordnung</div> <div>Senatsbereich 4 Infrastruktur, Umwelt und Bau</div>																								
<div>Aufgabenstellung Realisierungswettbewerb "Zentraler Bereich Stadthafen Rostock"</div>																									
<div>Geplante Beratungsfolge:</div> <table><tr><th>Datum</th><th>Gremium</th><th>Zuständigkeit</th></tr><tr><td>11.11.2020</td><td>Bürgerschaft</td><td>Entscheidung</td></tr><tr><td>28.10.2020</td><td>BUGA-Ausschuss</td><td>Empfehlung</td></tr><tr><td>05.11.2020</td><td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td><td>Empfehlung</td></tr><tr><td>29.10.2020</td><td>Finanzausschuss</td><td>Empfehlung</td></tr><tr><td>04.11.2020</td><td>Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus</td><td>Empfehlung</td></tr><tr><td>28.10.2020</td><td>Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)</td><td>Empfehlung</td></tr><tr><td>10.11.2020</td><td>Ortsbeirat Stadtmitte (14)</td><td>Empfehlung</td></tr></table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	11.11.2020	Bürgerschaft	Entscheidung	28.10.2020	BUGA-Ausschuss	Empfehlung	05.11.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung	29.10.2020	Finanzausschuss	Empfehlung	04.11.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung	28.10.2020	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Empfehlung	10.11.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
Datum	Gremium	Zuständigkeit																							
11.11.2020	Bürgerschaft	Entscheidung																							
28.10.2020	BUGA-Ausschuss	Empfehlung																							
05.11.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung																							
29.10.2020	Finanzausschuss	Empfehlung																							
04.11.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung																							
28.10.2020	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Empfehlung																							
10.11.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung																							

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Aufgabenstellung gemäß der Anlage 1 zur Beschlussvorlage für die europaweite Bekanntmachung und Auslobung eines interdisziplinären Realisierungswettbewerbs mit freiraumplanerischem Ideenteil „Zentraler Bereich Stadthafen Rostock“ mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb und nachgeschaltetem Verhandlungsverfahren.

Beschlussvorschriften:

§ 22 (2) Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern

bereits gefasste Beschlüsse:

Beschluss 2018/BV/3684 der Bürgerschaft vom 16.05.2018

Beschluss 2017/BV/2532 der Bürgerschaft vom 06.12.2017

Beschluss 0399/08-BV der Bürgerschaft vom 09.07.2008

Beschluss 0383/05-BV der Bürgerschaft vom 07.12.2005

Sachverhalt:

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock erhielt im Sommer 2018 den Zuschlag für die Ausrichtung der BUGA 2025. Das Konzept des „Warnow-Runds“, welches auch den Rahmen für die Durchführung der Bundesgartenschau bildet, fügt die verschiedenen Stadtentwicklungsbausteine um die Unterwarnow zu einer ganzheitlichen innerstädtischen Stadtentwicklung zusammen.

Ein wesentlicher Entwicklungsbaustein für die Innenstadt ist der Stadthafen. Er ist gleichzeitig Startpunkt der neuen Warnowbrücke nach Gehlsdorf, welcher die historische Altstadt und die Kröpeliner-Tor-Vorstadt an das Ufer der Warnow heranführt.

In der Aufgabenstellung für den Wettbewerb zum Stadthafen wurden u.a. die Inhalte, der durch die Bürgerschaft beschlossenen Konzepte wie der 1. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes „Stadthafen“, der 2. Fortschreibung der Städtebaulichen Rahmenplanung zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“, dem „Mobilitätsplan Zukunft 2030“ und dem BUGA-Masterplan aufgegriffen.

Die teilnehmenden Planungsteams sollen über eine städtebaulich-freiräumliche Ideenfindung für das Wettbewerbsgebiet Vorschläge für:

- die Frei-, Grün- und Verkehrsräume
- den Hochbau
- den Hochwasserschutz
- die Schnickmannbrücke

erarbeiten. Bei den Planungsideen sind die Hafenfunktion und die Belange für Großveranstaltungen, wie z.B. die Hanse Sail zu respektieren.

Bezogen auf den Hochbau und die Schnickmannbrücke wird im Wettbewerb ein eingeschränktes Realisierungsversprechen gegeben. Das bedeutet, sollte die Hanse- und Universitätsstadt sich entscheiden, diese Bauwerke nicht zu errichten, entsteht der Stadt kein finanzieller Schaden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Finanzierung erfolgt über den im Haushalt eingestellten Eigenanteil der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Teilhaushalt: 99

Produkt: 54806

Bezeichnung: Bundesgartenschau (Buga) Stadthafen

Investitionsmaßnahme Nr.: 9954806202000119 Bezeichnung: Stadthafen

Haushalts-jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Auf-wendungen	Ein-zahlungen	Aus-zahlungen
2020	54806.78532001	-	-	-	500.000 €
2021	54806.78532001	-	-	-	190.200 €

Werden die Auszahlungen in Höhe von 500.000 Euro im Haushaltsjahr 2020 nicht kassenwirksam, werden die nicht verbrauchten Mittel als Haushaltsausgaberest in das Jahr 2021 übertragen.

☒ Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

☒ liegen nicht vor.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1	Aufgabenstellung Realisierungswettbewerb Zentraler Bereich Stadthafen Rostock	öffentlich
2	Preisgericht und Termine (redaktionell geändert am 09.11.2020)	öffentlich

„Planungswettbewerb Zentraler Bereich Stadthafen Rostock“

Wettbewerbsunterlagen

Teilbereich Aufgabenstellung

Inhalt

1. Anlass und Ziel des Wettbewerbs	3
2. Historische Entwicklung	5
3. Darstellung des Plangebietes	9
3.1 Allgemeine Bestandssituation	9
3.2 Lage, Größe und Abgrenzung	10
3.3 Eigentumsverhältnisse	11
3.4 Nutzungs- und Baustrukturen	11
3.5 Städtebauliche Situation	13
3.6 Verkehrliche Infrastruktur	14
3.7 Grün- und Freiflächenstruktur	16
3.8 Rechtliche Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen	16
3.9 Umweltsituation	17
4. Aufgabenstellung	21
4.1 Städtebauliche Zielstellung	21
4.1.1 Leitbild	21
4.1.2 Ziele und Vorgaben	22
4.2 Freiraumplanerische Zielsetzung	24
4.2.1 Grün & Freiraum	24
4.2.2 Stadtmöblierung & Hafenzugänge	26
4.2.3 Hafen	27
4.2.4 Freizeit & Tourismus	29
4.2.5 Sondernutzungen	29
4.2.6 Kunst im Öffentlichen Raum	30
4.3 Ziele des Hochwasserschutzes	30
4.4 Verkehrsplanerische Ziele	33
4.4.1 Fußverkehr	34
4.4.2 Radwegeverkehr	36
4.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr	36
4.4.4 Motorisierter Individualverkehr	37
4.5 Bauwerke	38
4.5.1 Gebäudeneubauten	38
4.5.1.1 Neubau Archäologisches Landesmuseum	39
4.5.1.2 Neubau HALLE 625	41
4.5.1.3 Neubau Hafenmeisterei	45
4.5.1.4 Erweiterung RSC 92	45
4.5.1.5 Neubau Öffentliche WC-Anlagen	46
4.5.2 Ingenieurbauwerke	47
4.5.2.1 Neubau Warnowbrücke	47
4.5.2.2 Neubau Schnickmannbrücke	48
4.5.2.3 Weitere Ingenieurbauwerke	50
4.6 Sonderthemen	52
4.6.1 Maritime Meile	52
4.7 Umwelt & Klimaschutzziele	53
4.8 Soziale Ziele	54
4.9 BUGA 2025	56

1. Anlass & Ziele des Wettbewerbs

Die Entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock am und zum Wasser ist ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklung. Chancen, aber auch Problemfelder dieser Entwicklung bilden sich wie in einem Brennglas im Rostocker Stadthafen ab. Hier ist schon viel Positives erreicht worden in den vergangenen Jahren, aber seine großen von parkenden Pkw dominierten Flächen im Bereich „Christinenhafen“ lassen deutlich erkennen, dass noch viele Potentiale zu heben sind.

Im Sommer 2018 erhielt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock den Zuschlag für die Durchführung der Bundesgartenschau 2025. Das Konzept des „Warnowrund“, welches den Rahmen für die Durchführung der Gartenschau bilden wird, ist mit seinen einzelnen Bausteinen pure Stadtentwicklung im Herzen der Hanse- und Universitätsstadt. Im Bereich des neuen „Rostocker Ovals“ wird sich die Rostocker Innenstadt in den kommenden Jahren um die Unterwarnow herum entwickeln. Mit dem Neubau einer Radwege- und Fußgängerbrücke über die Warnow zwischen dem Fährberg in Gehlsdorf und dem Christinenhafen im Stadthafen schließt sich dann das Warnowrund.

Planerische Grundlage für die Entwicklung der verschiedenen Stadtentwicklungsbausteine ist der BUGA-Masterplan, in welchem sich die Komplexität der Stadtentwicklungsmöglichkeiten für die erweiterte Innenstadt um die Unterwarnow gut abbildet.

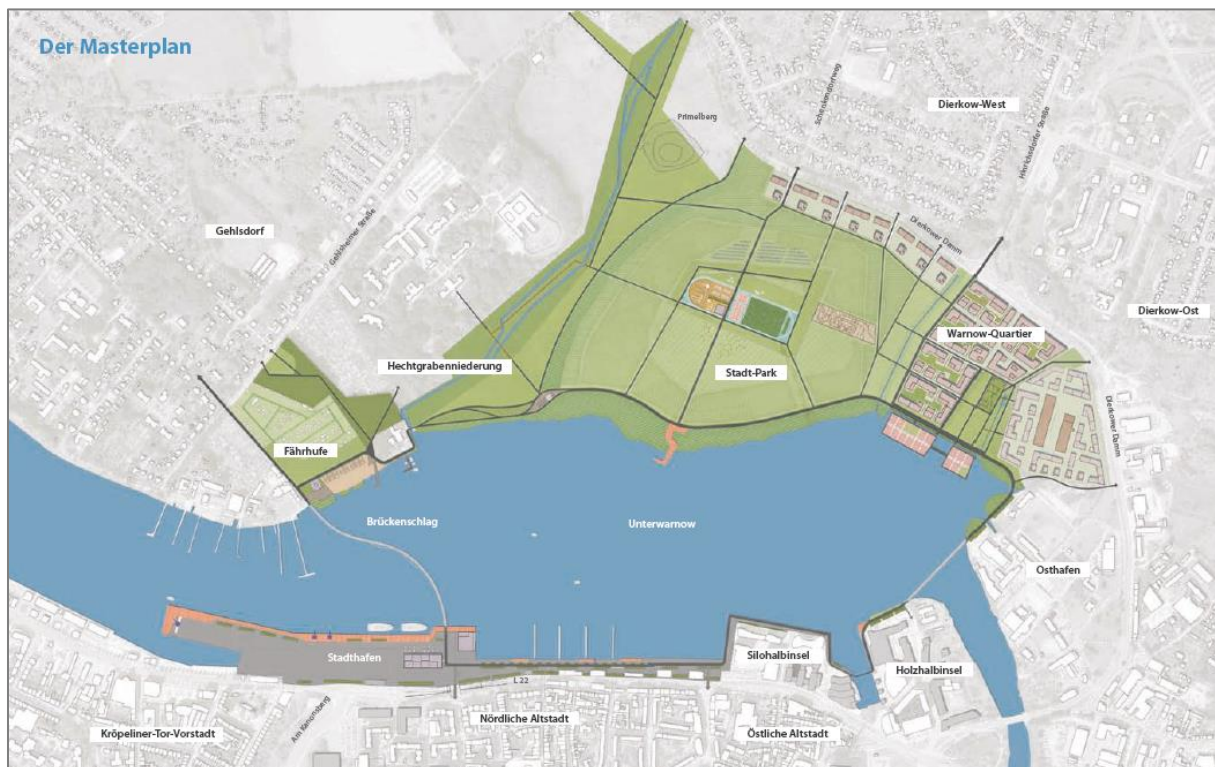


Abbildung XX: BUGA-Masterplan von 2018 (© sinai)

Die im Masterplan aufgezeigten Möglichkeiten stellen einen Quantensprung in der Rostocker Innenstadtentwicklung dar, weil die Stadt ergänzend zu ihren vorhandenen Qualitäten und Alleinstellungsmerkmalen ihr Image als grüne, lebenswerte Stadt am Meer weiterentwickeln kann – als Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandort, als Erholungsgebiet, in ihrer Mobilität und im Tourismus.

Die grundlegende Idee des Masterplanes ist ebenso einfach wie stimmig. Am altstadtnahen Ufer der Unterwarnow und über sie hinweg kann ein über vier Kilometer langer Rundweg mit einem neu gestalteten Stadthafen, einem Landesmuseum für Archäologie und einer Multifunktionshalle, mit Uferpromenaden, einer naturreicheren Niederung, einem neuen

Stadtpark und einem Campus zum Wohnen und für experimentelle Nutzungen entstehen. Krönung dieses „Warnowrund“ und künftig neues Wahrzeichen der Stadt wird eine Radwege- und Fußgängerbrücke über die Warnow sein. Sie ist ein Brückenschlag, der die Menschen diesseits und jenseits des Flusses stärker zusammenbringt und die Altstadt mit den auf der anderen Seite liegenden innerstädtischen Stadtteilen verbindet. Und dies nicht nur mit dem durch Stadtvillen geprägten direkt am Wasser liegenden Vorort Gehlsdorf, sondern auch mit den Plattenbaugroßsiedlungen Dierkow und Toitenwinkel. Miteinander vernetzte Projekte und Maßnahmen werden den zu lange kaum genutzten Stadtraum an den Ufern der Unterwarnow erschließen.

Auf der Basis des Masterplanes erfolgte inzwischen über verschiedene Planungsverfahren eine Qualifizierung der einzelnen Entwicklungsbausteine.

Die Aufwertung des Rostocker Stadthafens ist dabei ein wesentlicher Entwicklungsbaustein. Dessen zentraler Bereich ist in einem Planungswettbewerb in seiner Frei- und Grünraumgestaltung, dem Rhythmus behutsam einzufügender Neubauten ergänzt um innovative Brückenbauwerke für umweltschonende Verkehre inhaltlich und gestalterisch zu qualifizieren.

Das Format eines Planungswettbewerbs ist für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine fantastische Möglichkeit, sich für über viele Jahre diskutierten Vorstellungen zur Entwicklung des Rostocker Stadthafens vielfältige und realisierbare Ideen und Anregungen abzuholen.

Das Wettbewerbsverfahren für den zentralen Bereich des Rostocker Stadthafens ist fachlich breit angelegt. Zentrales Thema ist die Neugestaltung der Frei- und Grünräume. Planungsteams unter koordinierender Leitung eines Landschaftsarchitekten bestehend aus Freiraumplanern, Stadtplanern, Architekten, Verkehrsplanern und Ingenieuren sollen auf der Basis vorgegebener „Leitplanken“ im Rahmen dieser Freiraumplanung eine städtebauliche Idee für die räumliche Strukturierung der Hafenbereiche entwickeln. Darauf aufbauend sind die Freiräume der Hafenflächen gegliedert in Ideen- und Realisierungsteile zu planen. Ebenfalls im Wettbewerb zu entwerfen sind aufbauend auf der städtebaulichen Idee als weitere Realisierungsteile die HALLE 625 [Multifunktionshalle] und die Fußgänger- und Radwegebrücke „Schnickmannbrücke“ über die L 22 „Am Strande“.

Und vieles davon soll in einem zügigen Planungs- und Realisierungsprozess bis zur BUGA 2025 umgesetzt werden.

2. Historische Entwicklung

Angeichts der großen leeren, zurzeit überwiegend als Parkplatz genutzten Flächen im zentralen Bereich des Stadthafens ist es wichtig, auf die jahrhundertlange Geschichte des Ortes hinzuweisen.

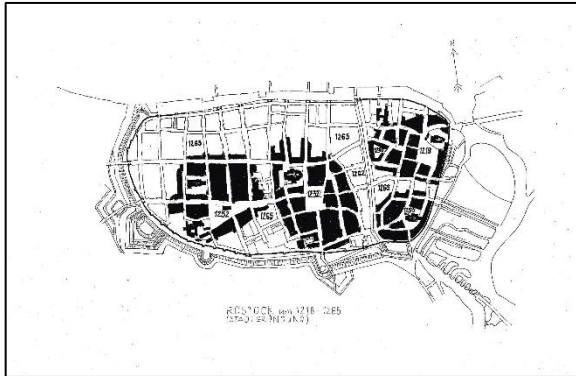


Abbildung XX Schwarzplan mit Darstellung der Siedlungskerne des 13. Jahrhunderts (RGS)

Nachdem Rostock 1218 für ein kleines Areal rings um den heutigen Alten Markt mit St. Petri vom Landesherrn das lübische Stadtrecht zuerkannt bekam, entwickelten sich auf dem Stadthügel oberhalb der breiten Unterwarnow sehr schnell weitere Siedlungskerne um St. Nikolai, St. Marien und St. Jakobi, welche sich um 1265 zu einer gemeinsamen Stadt zusammenschlossen und mit Stadttoren und einer geschlossenen Stadtmauer befestigt wurden.

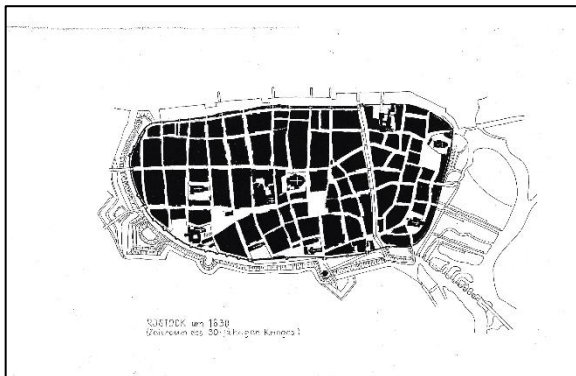


Abbildung XX: Schwarzplan mit Darstellung der geschlossenen bebauten Altstadt mit Stadtmauer und Stadthafen (RGS)

Bis zum 17. Jahrhundert wurde die Hansestadt in den durch die Stadtbefestigung des 13. Jahrhunderts definierten Ausmaßen bebaut. Der Schwarzplan in Abbildung XX zeigt deutlich, dass die historische Stadt sich auf ihrer gesamten Länge konsequent nach Norden zum Wasser und zum Hafen orientierte. Vom Zentrum verliefen die breiten mit repräsentativen hanseatischen Kaufmannshäusern bebauten Straßen zum Stadthafen und endeten dort „Am Strande“ mit je einem eigenen Stadttor.



Abbildung XX: Stadthafen in historischem Plan von 1859 (Geoportal HRO)

Mehrere dieser Straßen führten über sogenannten „Brücken“ (Anlegestege für Segelschiffe) bis ins Wasser. Der historische Stadthafen endete im Westen an der noch heute ablesbaren Fischerbastion und im Osten am Übergang der breiten Unterwarnow in die schmale Unterwarnow unterhalb der Petrikirche.

Wie stark Handel und Verkehr auf dem Wasserwege die Stadtentwicklung prägten zeigt auch, dass mehr Stadttore zum Hafen ausgerichtet waren als ins mecklenburgische Hinterland.

Von großer Bedeutung für den hansischen Handel Rostocks war der Heringshandel, welcher über Norwegen und Gotland abgewickelt wurde. Hauptexportgut Rostocks innerhalb der Hanse und auch in der frühen Neuzeit war Bier. Mit dem Niedergang des Handelsbundes der Hanse und der Verlagerung des Welthandels auf den Atlantik verlor Rostock an Bedeutung. Ein großer Stadtbrand von 1677 ließ die Stadt dann bis ins frühe 19. Jahrhundert im Mittelmaß versinken.

Um 1850 erlebte die Rostocker Schifffahrt eine neue Blüte. 1877 war in Rostock mit 369 Schiffen die größte Handelsflotte des Ostseeraumes beheimatet.

Im Zuge der Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts wichen Strandwerften und kleine Hafenbecken ebenso wie die westlich der Fischerbastion liegenden Hausgärten der bis zum Wasser reichenden Grundstücke der Kröpeliner-Tor-Vorstadt.

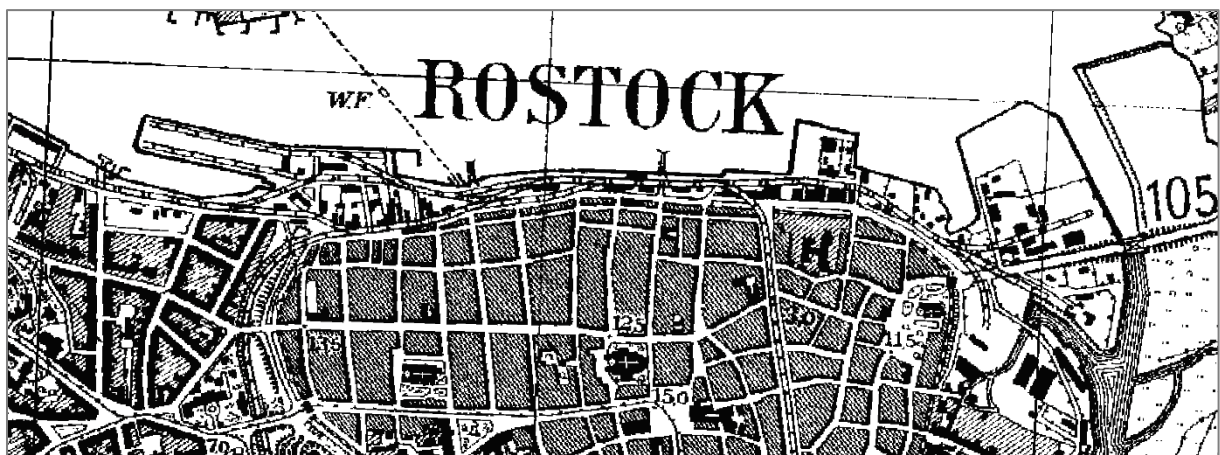


Abbildung XX: Topografische Karte von 1900 mit den Anlegestegen „Schnickmannbrücke“ und Koßfelderbrücke“(Geoportal HRO)

Um 1900 erfolgte eine Erweiterung des Stadthafens durch Landaufschüttung und Befestigung sowohl nach Westen bis zum Kabutzenhof als auch nach Osten bis zur neu geschaffenen Holzhalbinsel mit dem Ziel einer noch weitergehenden Ausdehnung der Hafenflächen bis zum heutigen Osthafenareal.

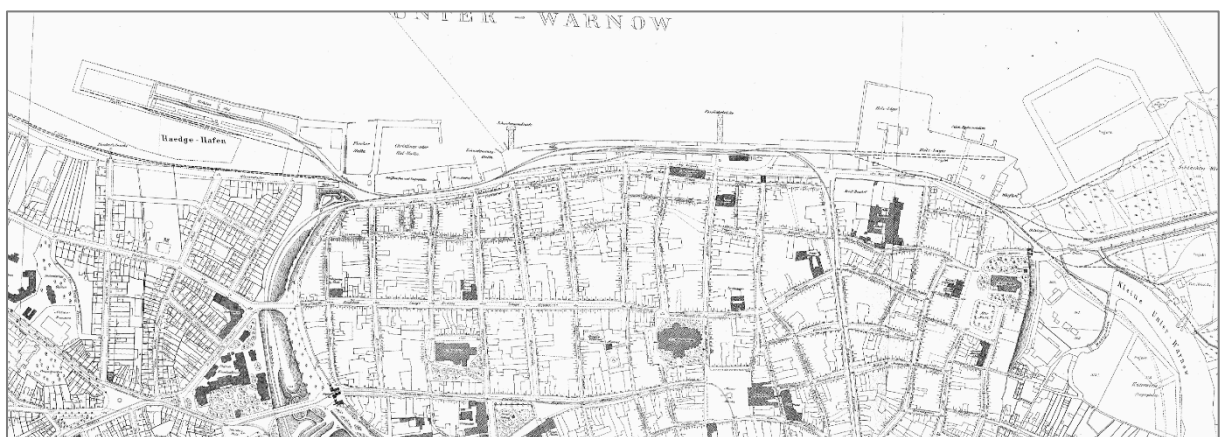


Abbildung XX: Stadthafen im historischen Plan von 1911 (Geoportal HRO)

Auf 3 km Länge wurde die Kaikante befestigt, so wurden durch Aufschüttung bzw. Begradigung etwa 100 ha Industriefläche geschaffen und die Fahrrinne zwischen Warnemünde und der Innenstadt von 4,5m auf ca. 6m vertieft.

Auch im zentralen Bereich des Stadthafens haben sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem durch die Erweiterung des Hafens nach Westen Veränderungen ergeben. Das „neue Packwerk“ auf Höhe Fischerbastion ist massiv erweitert und zur Haedgehalbinsel mit dem neuen Haedgehafen ausgebaut worden. Dazugekommen ist 1855 ein Eisenbahnanschluss, der über die historischen Wallanlagen an der Fischerbastion vorbei in den Stadthafen führt und einen Ringschluss zum zweiten Stadthafenbahnanschluss über die Grubenstraße herstellte.

In den 1930er Jahren entstanden auf der heutigen Silohalbinsel mehrere markante das Stadtbild bis heute prägende mit Backstein verkleidete Getreidesilos in moderner Stahlbetonbauweise.

Nach der deutschen Teilung ab 1949 entwickelte sich Rostock zum zentralen Umschlagplatz des Seehandels der DDR. Nachdem 1960 in Petersdorf am Breitling der neue wesentlich leistungsfähigere Überseehafen seinen Betrieb aufnahm und in Marienehe ab 1955 auf dem Gelände der ehemaligen Heinkel-Flugzeugwerke ein neuer leistungsfähiger Fischereihafen entstanden war, verlor der Stadthafen an Bedeutung.

Lediglich Kohle- und Getreideumschlag mit kleineren Schiffen verblieben hier und Militärtransporte der Sowjetarmee. Der Stadthafen galt allerdings weiterhin wie auch der Überseehafen als Grenz- bzw. Sperrgebiet und wurde deshalb mit einem hohen Zaun und zum Teil auch mit Sichtblenden abgeschirmt. Privatpersonen war der Zutritt verboten und damit der Hafen de facto von der Altstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt abgetrennt.



Abbildung XX: Stadthafen auf historischem Luftbild von 1953 (Geoportal HRO)

Auf dem Luftbild von 1953 sind gegenüber 1900 wesentliche Veränderungen im zentralen Stadthafenbereich erkennbar. Der Fischer- und der Christinenhafen sind weitgehend zugeschüttet und mussten Bahngleise und Lagerflächen Platz machen. Das Teerhaus unterhalb der Fischerbastion existiert nicht mehr. Dafür sind im südlichen Bereich zur heutigen L 22 diverse eingeschossige Funktionsbauten entstanden. Die Haedeghalbinsel mit ihrem Kohlenkai verfügt über zwei Portalkräne. Weitere Kräne sind entlang der Kaikante bis zur Silohalbinsel erkennbar. Die „Brücken“, also die Steganlagen in Verlängerung der Altstadtstraßen sind alle beseitigt. Im Osten auf der Silohalbinsel erkennt man die großen Getreidesilos mit der Ölmühle aus den 30er Jahren.

Nach 1990 wurde der Stadthafen wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, so dass man seit fast 30 Jahren wieder direkt am Wasser entlang flanieren kann. Der Warenumsschlag wurde in den 90er Jahren fast vollständig aufgegeben. In weiten Bereichen sind „Bummelmeilen“ entstanden, aber die Widmung des Hafenareals als „internationaler Hafen“ und die dafür erforderliche technische Infrastruktur ist bis heute erhalten.



Abb. XX: Übersichtsplan zur Geschichte des Stadthafens mit verschiedenen Betrachtungsebenen und heute noch vorhandenen historischen Bauten

In Abbildung XX sind die einzelnen Entwicklungsabschnitte des Rostocker Stadthafens einschließlich einer schematischen Darstellung von aus der Hafenzeit noch erhaltenen Bauten noch einmal zusammenfassend dargestellt.

3. Darstellung des Plangebietes

3.1 Allgemeine Bestandssituation

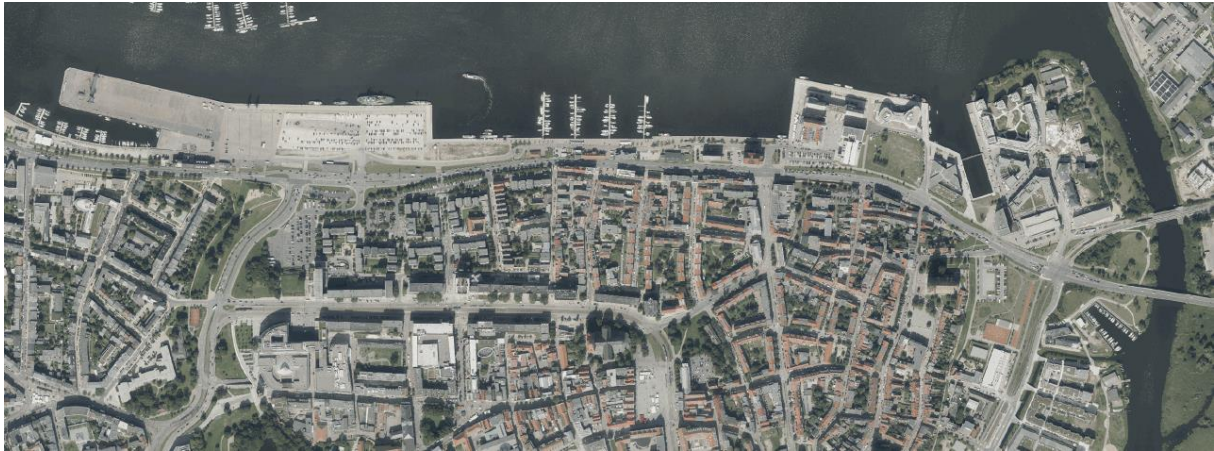


Abbildung XX: Stadthafen auf Luftbild von 2019 (Geoportal HRO)

Das Luftbild von 2019 bildet die aktuelle Situation ab. Die Haedgehabinsel als Veranstaltungsort ist eine durchgehend mit Betonsteinen gepflasterte Fläche und wird optisch vom verbliebenen denkmalgeschützten Portalkran dominiert. Südlich angrenzend liegt der Haedgehafen mit seinen historischen Schiffen bzw. mit der Marina des Segelvereins RSC 92.

An der Südkante des Haedgehafens stehen sowohl das nach 1990 neu errichtete Vereinsgebäude des RSC 92 als auch das ehemalige Hafenhaus aus den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts. Die umliegenden Freiflächen dieses Hafenabschnittes sind nach 1990 neugestaltet worden, weisen aber inzwischen schon wieder Verschleißerscheinungen auf.

An die Haedgehabinsel schließt sich nach Osten die große Freifläche „Christinenhafen“ an. Die Kaikante dieser Fläche wurde Ende der 1990er Jahre in Teilbereichen (Liegeplätze 83E und 83S) neu gesetzt und dabei an seiner Nordostecke wesentlich erweitert und die schräge Aufschüttungsfläche der 50er Jahre durch eine rechtwinklige Kaikante ersetzt. Diese Kaikante wird heute als Anlegestelle der Fähre vom Betreiber RSAG genutzt.

An der südöstlich anschließenden Kaikante legt die „Blaue Flotte“ (Rostocks Ausflugsschiffahrt) an. Entlang der nördlichen Kaikante der Haedgehabinsel befindet sich zudem der dauerhafte Liegeplatz des historischen Eisbrechers „Stephan Jantzen“. Die unmittelbar östlich an die Haedgehabinsel angrenzenden Freiflächen sind um 2000 schon einmal mit hochwertigem Natursteinpflaster als Veranstaltungsplatz neugestaltet worden. Die Nordwestecke der Flächen des Christinenhafens dominieren zwei Hafenkräne.

Die weiteren Flächen, in der 1. Rahmenplanfortschreibung zum Stadthafen aus dem Jahr 2006 als potenzielle Bauflächen vorgesehen, wurden in den vergangenen Jahren mit Betonpflaster für eine Zwischennutzung als ebenerdiger öffentlicher Parkplatz hergestellt. Südlich dieser Parkplatzfläche bis zur Straße „Am Strande“ und nach Osten, fast bis auf Höhe Lagerstraße, sind die ehemaligen Hafenflächen bis heute ungestaltet.

Ab Höhe Lagerstraße nach Osten bis auf Höhe Große Mönchenstraße wird das Bild des in diesem Bereich schmalen Stadthafens durch eine Reihung ein- bis dreigeschossiger Gebäude bestimmt, die sich aus der historisch vorgefundenen Situation bis heute planmäßig verfestigt haben bzw. nach 1990 neu gebaut worden sind. Abgeschlossen wird diese Häuserzeile im Osten durch die beiden ehemaligen Getreidesilos 1 und 2 aus den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts. Zwischen dieser Gebäudezeile und der Kaikante liegen eine als öffentliche Verkehrsfläche gewidmete Erschließungsstraße und eine mit sparsamen Mitteln gestaltete Hafenpromenade. Mittig befindet sich eine vom Grundstück Am Strande 2 aus privat betriebene Marina mit vier Betonschwimmstegen.

3.2 Lage, Größe & Abgrenzung



Abb. XX: Karte der Begrenzung des Wettbewerbsgebietes

Das Wettbewerbsgebiet hat eine Flächengröße einschließlich des Haedgehafens und der potentiellen Aufschüttungsfläche für das Archäologische Landesmuseum von knapp 14 ha. In seiner West-Ost-Ausrichtung weist es eine Länge von etwa 1,4 km auf.



Abb. XX: Luftbild Innenstadt mit Bearbeitungsbereich Planungswettbewerb

Im Norden wird der Bearbeitungsbereich durch die Warnow begrenzt. Im Osten bildet die senkrechte Linie der Westkante der Silohalbinsel die Begrenzung, so dass die Zufahrt zum Stadthafen auf Höhe Grubenstraße noch innerhalb des Bearbeitungsbereiches liegt. Im Süden begrenzt der nördliche Straßenbordverlauf der L 22 auf der gesamten Länge das Wettbewerbsareal. Eine Ausweitung erfährt dieses Areal zwischen Wokrenterstraße und Badstüberstraße. Hier sind im Zusammenhang mit der Einordnung der neuen Schnickmannbrücke die Straßenräume der Schnickmannstraße und der Strandstraße abschnittsweise planerisch mit zu betrachten. Im Westen schließt die Begrenzung des Bearbeitungsbereiches die L22-Überwegung in Verlängerung der Friedrichstraße noch mit ein.

3.3 Eigentumsverhältnisse

Fast alle Flächen des Stadthafens befinden sich im Eigentum der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Lediglich einige wenige Grundstücke im östlichen Abschnitt des Wettbewerbsgebietes sind unterschiedlich privatrechtlich gesichert im Eigentum Privater.



Abb. XX: Karte der Privatgrundstücke im Wettbewerbsgebiet

Dies betrifft die Grundstücke Am Strande 2a, 2, 2b, 2c, 2f, 2d und 2e.

3.4 Nutzungs- und Baustrukturen

Der Stadthafen ist Hafenanleger für Freizeit-, Museums- und Fahrgastschiffe und nur noch selten auch für Schiffe im Wirtschaftsverkehr. Hafenumschlag im ursprünglichen Sinne findet kaum noch statt. Entsprechend der Hafenfunktion ist die unmittelbare Kaikante einschließlich ihrer technischen Infrastruktur ganzjährig freizuhalten. Das Hafenbecken des Haedgehafens hat sich in den letzten Jahren zu einem Museumshafen für kleinere historische Schiffe entwickelt. Ebenfalls im Haedgehafen sind die Steganlagen des Rostocker Segelvereins RSC 92, welcher landseitig auch dort sein Vereinsgebäude hat.



Abb XX: Karte der Nutzungsstruktur der Gebäude und Wasserflächen im Stadthafen (2016)

Mittig des „Kempowskiufers“ im Osten des Wettbewerbsbearbeitungsbereiches gibt es vier weitere Steganlagen für Freizeitboote, welche zu einer Marina gehören, die ihren Sitz im Gebäude „Am Strande“ 2 hat. Dieses Gebäude ist integriert in eine Reihung historischer und neuerer Häuser am Kempowskiufer, in denen Gastronomie und Büronutzungen sowie Serviceanlagen eines Wasserwanderrastplatzes (Am Strande 1c) untergebracht sind.

Ebenfalls Gastronomie und Büros (Verwaltung) finden sich an der Südwestecke der Fläche Christinenhafen im ehemaligen Hafenhauptgebäude „Warnowufer“ 65. Daneben in Nr. 65a befindet sich die Hafenmeisterei und östlich davon in Nr. 66 in einem abrisssreifen Bau arbeitet der Hanse-Sail-Verein. An der Pkw-Hafenzufahrt auf Höhe Fischerstraße steht eine

ebenfalls abrisssreife Großgarage, welche zurzeit noch von der Hafenmeisterei und vom Hanse-Sail-Verein genutzt wird.

Auf der zentralen sehr großen Freifläche Christinenhafen/Haedgehalbinsel finden temporäre Großveranstaltungen wie die Hanse-Sail und der Pfingstmarkt statt. In der übrigen Zeit wird die Fläche des Christinenhafens gegenwärtig als Übergangslösung bis zu einer Neugestaltung als öffentlicher Parkplatz für bis zu 700 Pkw genutzt. Wasserseitig an der Ostseite des Christinenhafens befindet sich eine Anlegestelle der „Blauen Flotte“ (Rostocker Fahrgastschiffahrt) mit einem kleinen Ticket-Verkaufskiosk. Von hier aus fahren die Schiffe regelmäßig nach Warnemünde.



Abbildung XX: Karte besonderer Bauten (RGS)

Besondere Bauten sind im Wettbewerbsareal aus der Zeit der intensiven Nutzung des Areals als Wirtschaftshafen überkommen. Dazu gehören ein Portalkran auf der Haedgehalbinsel, zwei Hafenkräne an der Kaikante des Christinenhafens (gelb markiert in genauso wie die historischen dauerhaft im im Haedgehafen liegenden Schiffe wie der „Stephan Jantzen“ oder die Schlepper und „Wega“ (orange gekennzeichnet in Die Kräne sollen ebenso an den jeweiligen erhalten werden wie auch die Liegeplätze des und der historischen Schlepper.



Abbildung XX),
Stadthafen bzw.
Eisbrecher
„Petersdorf“
Abbildung XX).
Standorten
Eisbrechers

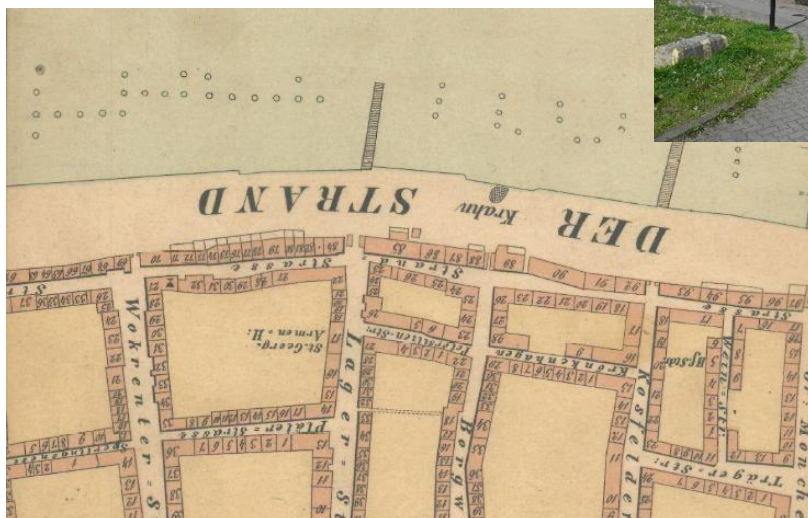


Abbildung XX: Nachbau des
historischen Hafendrehkranes
(RGS) und Stadtplan von 1859 mit
ursprünglichem Standort

Auf Höhe Wokrenterstraße steht ein historische Holzkrane, ein gegenüber dem Original von 1780 um 1/3 verkleinerter Nachbau eines historischen Tretrkranes. Welcher nach 1990 dort aufgestellt worden ist.

3.5 Städtebauliche Situation

Das Bearbeitungsgebiet wird in seiner stadträumlichen Struktur noch immer durch seine Entstehungsgeschichte seit dem 13. Jahrhundert geprägt. Alle wichtigen Straßen sowohl der Altstadt als auch der Kröpeliner-Tor-Vorstadt verlaufen fast senkrecht in Richtung Wasser und Hafen. Aus der Enge der innerstädtischen Quartierstrukturen kommend bilden sie an den wasserseitigen Außenkanten der Altstadt torähnliche Raumsituationen aus, um sich dann zum Stadthafens zu öffnen. Bis auf die Straße „Burgwall“ sind alle Sichtachsen dieser Straßen zur Warnow frei.

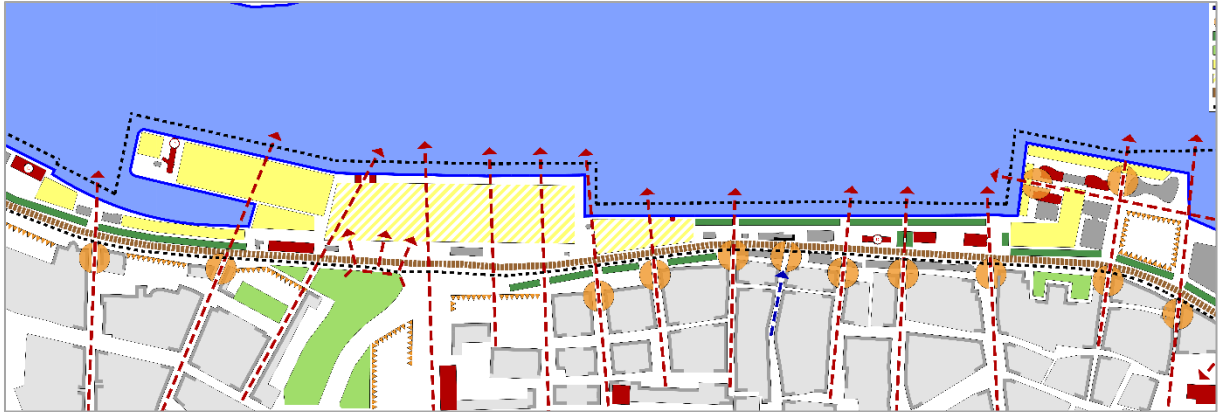


Abbildung XX: Analysekarte der städtebaulichen Situation im zentralen Bereich des Stadthafens mit freizuhaltenden Sichtachsen (RGS, 2018)

Bis heute wird die vierspurige Landesstraße 22 zwischen der Innenstadt und dem Hafen als sehr stark die Stadtstruktur trennendes Element wahrgenommen.

An der Nordwestecke der Altstadt sind deren Raumkanten nach Kriegszerstörungen bis heute noch nicht wiederhergestellt, so dass der Altstadtkörper hier ausfranst. Stabilität gibt dann wieder die Fischerbastion als Teil der mittelalterlichen Stadtbefestigung, von der man einen freien Blick über den Stadthafen und die Warnow hat. Die westlich der Fischerbastion anschließende Stadtraumkante der Kröpeliner-Tor-Vorstadt stellt sich wiederum überwiegend desolat ohne eine klar definierte Baukante dar.

Der Stadthafen wird durch großzügige Freiräume geprägt, welche im westlichen Abschnitt des Wettbewerbsgebietes zwischen Friedrichstraße und dem Hafenhaus gute Qualitäten aufweisen. Hier stimmt der Rhythmus zwischen Freiflächen und Baukörpern. Ähnlich gute stadträumliche Qualitäten weist der Freiraum der mit einfachen Mitteln gestalteten Hafenpromenade am „Kempowskiufer“ auf. Selbst die Haedgehalbinsel mit ihren weiträumigen befestigten Flächen wird durch den großen Portalkran an ihrer Spitze recht gut gegliedert.

Hingegen präsentieren sich die großen Flächen des „Christinenhafens“ von der Haedgehalbinsel bis fast zur Lagerstraße ungegliedert. Diesen Eindruck können auch die beiden historischen Hafenkräne an der Kaikante des Areals lediglich ein wenig mildern.

Die überwiegende Anzahl der Hochbauten des Stadthafens weisen eine lagernde Gebäudestruktur auf und ordnen sich damit den höheren Baukanten der benachbarten Innenstadt unter. Solitäre Gebäude wie die Silos im Osten des Wettbewerbsgebietes überragen allerdings alle umgebenden Häuser und prägen damit stark die Altstadtsilhouette. Die Gebäude im Stadthafen sind in offener Bauweise errichtet und lassen so vielfältige Blickbeziehungen von Süden in den Stadthafen zu.

Insgesamt wird das Stadthafengebiet durch eine Rhythmisierung zwischen großen unverbauten Freiräumen und baulichen Verdichtungsbereichen geprägt.

3.6 Verkehrliche Infrastruktur

MIV

Hauptachse der verkehrlichen Erschließung ist die den Stadthafen landseitig auf seiner gesamten Länge begleitende Landestraße L 22 Warnowufer/ Am Strande.



Abb.XX: Stadthafenzufahrten innerhalb des Wettbewerbsgebietes

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich abzweigend von der L 22 auf Höhe Fischerstraße und Grubenstraße zwei von insgesamt fünf Stadthafenzufahrten. Das Planungsgebiet wird für den MIV im Osten über den Knoten Grubenstraße mit einer Anliegerstraße erschlossen, welche sowohl nach Osten die Silohalbinsel verkehrlich anbindet als auch nach Westen bis zu einer Wendeschleife am Gebäude des Wasserwanderrastplatzes verläuft, dort als Sackgasse endet und die gesamte dazwischenliegende Häuserzeile erschließt.

Vom Verkehrsknoten Fischerstraße aus lassen sich die Frei- und Veranstaltungsfläche von Haedgehalbinsel und Christinenhafen erschließen und nach Westen der Gebäudekomplex um das alte Hafenhaus. Danach endet die Anliegerstraße wiederum als Sackgasse.

Die Gebäude auf Höhe Friedrichstraße werden über die Hafeneinmündung am Kabutzenhof erschlossen, so dass der Abschnitt zwischen dem RSC 92 auf Höhe Friedrichstraße und dem alten Hafenhaus schon heute frei von Autoverkehr ist.

Im gesamten Stadthafen gilt außer in ausgewiesenen Bereichen Parkverbot, woran sich nicht viele Autofahrer halten, da vor allem im mittleren Hafenbereich auch nicht immer klar erkennbar ist, wo geparkt werden darf und wo es untersagt ist. Reguläres Parken für bis zu 700 Pkw ist auf den zentralen Flächen des Christinenhafens und im Übergang zur Haedgehalbinsel gestattet. Ebenso kann regulär auf dem großen korrekt baulich ausgewiesenen Parkplatz auf der Silohalbinsel für bis zu 280 Pkw geparkt werden. Weitere privat genutzte Pkw-Stellplätze finden sich ebenerdig bzw. in Tiefgaragen auf den privaten Grundstücken und sind dort überwiegend bauordnungsrechtlich gesichert.

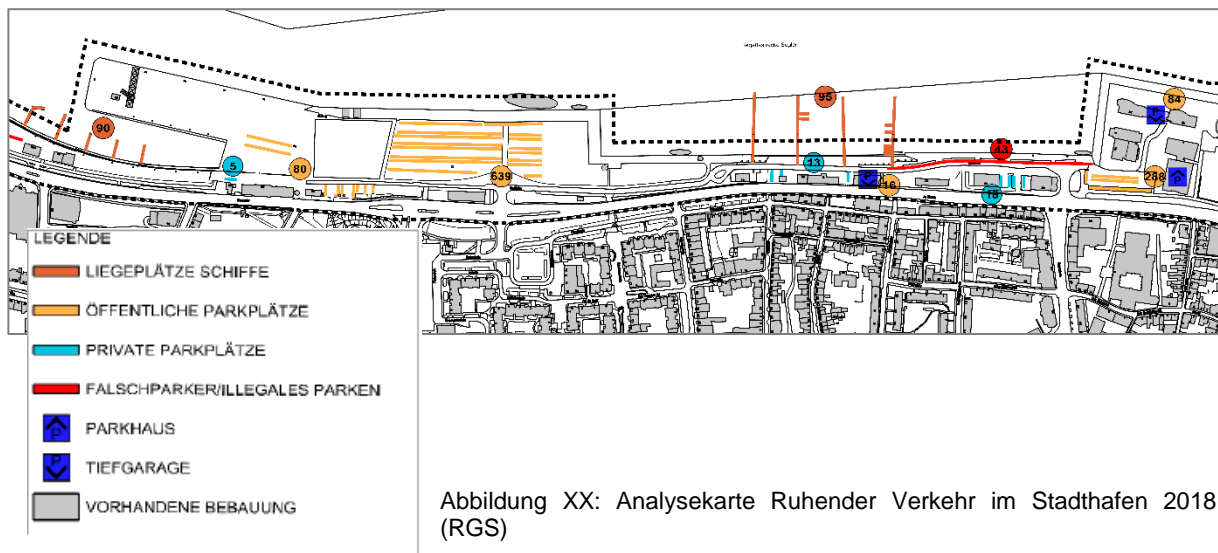


Abbildung XX: Analysekarte Ruhender Verkehr im Stadthafen 2018 (RGS)

Radverkehr

Im Stadthafen gibt es eine durchgängig befahrbare Radhauptroute, welche sich sowohl im Osten an der Petribrücke als auch Westen bei der alten Neptunwerft in das gesamtstädtische Radwegenetz einbindet. Diese Route hat bereits heute hohen Radverkehrsbelegungen (z.B. an der Zählstelle Holzhalbinsel im Jahr 2019 2229 Radfahrer pro Tag im Jahresdurchschnitt bei 813.648 Radfahren im Jahr).

Innerhalb des Stadthafens ist diese Route nicht immer baulich deutlich markiert und auf der Gesamtlänge auch mit unterschiedlichen Materialien und Breiten ausgebildet. Zusätzlich müssen sich oft auch in Längsfahrrichtung Fußgänger und Radfahrer den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum bei gegenseitiger Rücksichtnahme teilen. Eine absolute Engstelle gibt es nördlich des alten Hafenhauses, wo dann noch Gastronomiefreisitze mit querenden Kellnern das Konfliktpotential erhöhen.

Haupteinbindepunkte für Radfahrer aus Richtung Innenstadt/Kröpeliner-Tor-Vorstadt befinden sich für den gesamten Stadthafen am Kabutzenhof, an der Freidrichstraße, Am Kanonsberg, an der Fischerstraße (im Wettbewerbsgebiet), an der Grubenstraße (ebenfalls im Wettbewerbsgebiet) und an der Warnowstraße auf der Holzhalbinsel.

Fußverkehr

Fußgänger können sich im gesamten Stadthafen schon heute frei bewegen, müssen aber an vielen Stellen sowohl auf Radfahrer als auch auf den Pkw- und den Lkw-Anlieferverkehr achten.

Seit 1990 sind innerhalb des Wettbewerbsareals sechs niveaugleiche und ampelgesteuerte Fußgänger- und Radfahrerquerungen an der Friedrichstraße, Haedgestraße, am Kanonsberg, der Fischerstraße, der Schnickmannstraße und der Grubenstraße eingerichtet worden, wobei der Abstand zwischen diesen z.B. zwischen Grubenstraße und Schnickmannstraße mit fast 600 m immer noch wesentlich zu groß ist.

Nicht überall ist bisher auf den Flächen des Stadthafens eine konsequente Barrierefreiheit umgesetzt.

ÖPNV

Es gibt bis heute keine gute Anbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs an den Stadthafen. Im Wettbewerbsgebiet erschließt noch am ehesten die Straßenbahnlinie entlang der Langen Straße das Hafenareal, wobei sowohl die Topografie des Altstadtügels mit einer Höhe von bis zu 15 m als auch die Entfernung von den Haltestellen am Kröpeliner Tor, an der Breiten Straße und am Neuen Markt zum Hafen von 300 – 350 m ein Hindernis darstellen. Eine barrierefreie Erreichbarkeit des zentralen Hafengebietes ist noch am ehesten von der Straßenbahnhaltestelle an der Holzhalbinsel möglich.

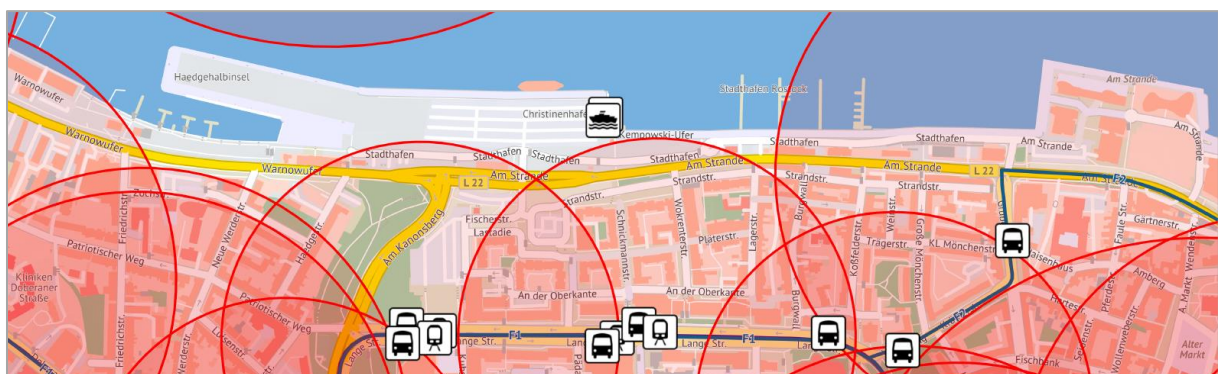


Abbildung XX: Karte der Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV-Netzes aus Bus- und Straßenbahnlinien (Geoportal HRO)

Zwischen der Landreiterstraße in Gehlsdorf und dem Kabutzenhof im Stadthafen und an den Wochenenden bis zum Christinenhafen gibt es eine Fährverbindung für Fußgänger. Hier ist auch eine Mitbenutzung für Radfahrer möglich.

3.7 Grün- und Freiflächenstruktur

Aus seiner Historie heraus ist der Stadthafen ein „steinerne Ort“. Prägendster Ausdruck dafür ist die durchgehend in Stahl und Beton ausgeführte Kaikante.

In den vergangenen zwei Jahrzehnten hat die Stadt schon Einiges für einen grüneren Ort am Wasser investiert. In den letzten 1½ Jahrzehnten sind für einen grüneren Stadthafen innerhalb des Wettbewerbsgebietes eine rund 900 m lange Doppelreihe Linden zwischen Kabutzenhof und Haedgestraße bis an das alte Hafenhaus herangepflanzt worden, welche den dort befindlichen Radweg einfasst und von offenen Rasenflächen unterlagert wird. Ebenfalls in den letzten Jahrzehnten angelegt wurden eine Baumreihe ergänzt im einige Strauchpflanzungen dicht am Wasser zwischen Wokrenterstraße und Grubenstraße am Kempowskiufer und eine Baumreihe von der Grubenstraße zur Holzhalbinsel im Osten des Stadthafens. Die rhythmisch angelegte Baumreihe entlang der Fußgängerpromenade des „Kempowski-Ufers“ zwischen Wokrenterstraße und Grubenstraße ist leider in großen Teilen nicht mehr vital.



Abb. XX: Karte der bestehenden Grünstrukturen im Stadthafen und seinen Übergangsbereichen zur Innenstadt (RGS)

Ergänzende Baumgruppen finden sich zum Teil an den Hafenzugängen für Autofahrer und Fußgänger an der Grubenstraße und auf Höhe Mönchentor, dort den Radweg begleitend.

Weiterhin gibt es im zentralen Bereich des Hafens auf den noch nicht neu gestalteten Flächen ruderele Rasenflächen auf Schotteruntergrund.

3.8 Rechtliche Rahmenbedingungen & Planungsgrundlagen

Flächennutzungsplan

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock weist den Bereich des Stadthafens als die Flächen als maritim-touristisches Sondergebiet (SO) „Stadthafen“ aus. Im Sondergebiet sind Einrichtungen und Anlagen für maritim-touristische Nutzungen sowie mit ihnen in Verbindung stehende gewerbliche Nutzungen zulässig. Nicht zulässig sind Wohnen, Industrie sowie großflächiger Einzelhandel. Im Südwesten der Stadthafenfläche innerhalb des Wettbewerbsareals ist darüber hinaus eine „Fläche für kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen“ ausgewiesen.

Bauplanungsrecht

Die Zulässigkeit der Einzelvorhaben des Archäologischen Landesmuseums und der HALLE 625 wird nach heutigem Kenntnisstand nach § 34 BauGB bewertet. Inwiefern sich aus weiteren Gebäuden im zentralen Stadthafen ein Planungserfordernis ableiten lässt, kann derzeit nicht hinreichend eingeschätzt werden. Eine verbindliche Bauleitplanung liegt für die Silohalbinsel mit dem B-Plan Nr. 11.MK.113 vor, welcher randseitig in das

Wettbewerbsgebiet eingreift und für die Straßeneinmündung auf Höhe Grubenstraße die Verkehrs- und Grünflächen vorgibt.

Bauordnungsrecht

Im Rahmen des Wettbewerbs sind die Bestimmungen der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) und die aufgrund der LBauO M-V erlassenen Vorschriften einzuhalten. Weiterhin gelten die einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften sowie insbesondere nachfolgende Verordnungen, Richtlinien und Programme in der jeweils aktuellen Fassung, die – je nach Erfordernis – im Wettbewerb bzw. in der Weiterplanung zu berücksichtigen sind:

- Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung, Richtzahlen Stellplatzbedarf)
- Satzung der Hansestadt Rostock über die Gestaltung von Baugrundstücken (Grünflächengestaltungssatzung)
- Satzung der Hansestadt Rostock über Beschaffenheit und Größe von Spielflächen für Kleinkinder bis 6 Jahre (LBauO M-V)

Denkmalrecht

Das Wettbewerbsgebiet grenzt unmittelbar an den Denkmalbereich „Innenstadt“ bzw. greift mit dem Neubau der Schnickmannbrücke in diesen ein. Zudem ist die bestehende Silhouette der Altstadt über die Denkmalbereichsverordnung geschützt.

Auch die Silohalbinsel und die angrenzenden innerhalb des Planungsgebietes liegenden Silos 1 und 2 (Am Strande 2d und 2e) sowie der ehemalige Güterschuppen Am Strande 2c und das ehemalige Trafosgebäude Am Strande 2f sind durch einen Denkmalbereich geschützt.

An Einzeldenkmälern sind geschützt zwischen Friedrichstraße und Grubenstraße

- der Portalkran auf der Haedgehalbinsel
- der ehemalige Güterschuppen Am Strande 2c einschließlich der angrenzenden Gleisanlagen
- Silo 2, Am Strande 2e.

3.9 Umweltsituation

Die Innenstadt ist ein besonderer Konzentrationspunkt umweltrelevanter Belange und zeichnet sich durch folgende Rahmenbedingungen aus:

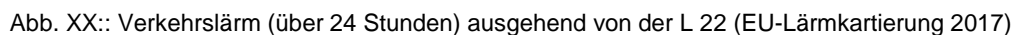
- sehr enge Beziehungen zwischen Wohnen und Gewerbe,
- höchster Versiegelungsgrad,
- geringster Grünflächenanteil,
- höchste Verkehrsdichte und
- größte Energienutzungsdichte.

Lärm

Die Lärmimmissionssituation im Gebiet wird maßgeblich durch den Straßenverkehr geprägt. Andere Lärmquellen, wie Straßenbahn, Gewerbe, Industrie und Sporteinrichtungen, leisten hierzu nur geringe Beiträge.

Die stark verkehrsbelastete L 22 bildet in ihren Abschnitt zwischen Wokrenterstraße bis Grubenstraße sowie Grubenstraße bis Warnowstraße Lärmbrennpunkte. Hier treten Lärmpegelüberschreitungen von mehr als 70 / 60 dB(A) tags/nachts auf. Über 100 Anwohner sind insbesondere im Abschnitt Wokrenterstraße bis Grubenstraße Lärmpegeln über 65 dB(A) am Tag sowie 55 dB(A) in der Nacht ausgesetzt. Als betroffene Nutzungen werden die einseitige Randbebauung und das innerstädtische Wohnen in der nördlichen und östlichen Altstadt aufgeführt.

Im Ergebnis der Lärmkartierung 2017 lässt sich feststellen, dass der Stadthafen ausgehend von dem Straßenverkehr auf der L 22 weitgehend Lärmpegeln von 50 bis über 75 dB(A) am Tag und 45 bis 65 dB(A) in der Nacht ausgesetzt ist. Die Auslösewerte der Gesundheitsgefahr für den Tagzeitraum, 65 dB(A), werden in einem Abstand von etwa 45 m von der Straßenachse unterschritten. Sichtbar wird auch die abschirmende Wirkung von Gebäuden nahe der Straße, welche eine deutliche Lärminderung in ihrem Schallschatten bewirken.



Lufthygiene

Stadtklima

Stadtklimatope besitzen eine sehr hohe planerische Bedeutung für die Entwicklung des innerstädtischen Klimas. Dabei geht die Wirksamkeit eines Klimabiotops über die

Raumeinheit hinaus, insbesondere dann, wenn Austausch- und Transportvorgänge durch Frischluftbahnen wirksam werden. Das Planungsgebiet selbst hat keine Bedeutung für Austausch- und Belüftungsverhältnisse durch Frischluftbahnen. Hingegen ist die unmittelbar angrenzende Unterwarnow durch eine hohe Windoffenheit gekennzeichnet. Sie bewirkt günstige Ventilationsbedingungen, so dass die Warnow selbst als Frischluftbahn wirkt.

Der östliche Bereich der Silo-Halbinsel wurde 2012 aufgrund seiner früheren gewerblichen Nutzung dem „Gewerbeflächen-Klimatop“ zugeordnet. Lokalklimatische Ausgleichsleistungen werden auf dieser Fläche nicht erbracht, die Klimaelemente sind stark anthropogen beeinflusst. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der geringen Vegetation besteht eine Neigung zur Ausbildung eines Wärmeinseleffektes. Von Süden wirken Luftschadstoffe aufgrund verkehrsbedingter Emissionen von der L 22 ein. Heute würde man den Bereich vermutlich ebenso dem „Stadttrand-Klimatop“ zuordnen.

Starkwinde

Aufgrund der Lage der Stadt an der Küste treten z. T. relativ hohe Windgeschwindigkeiten auf, die wiederum mit hohen Böenwindgeschwindigkeiten verbunden sein können.

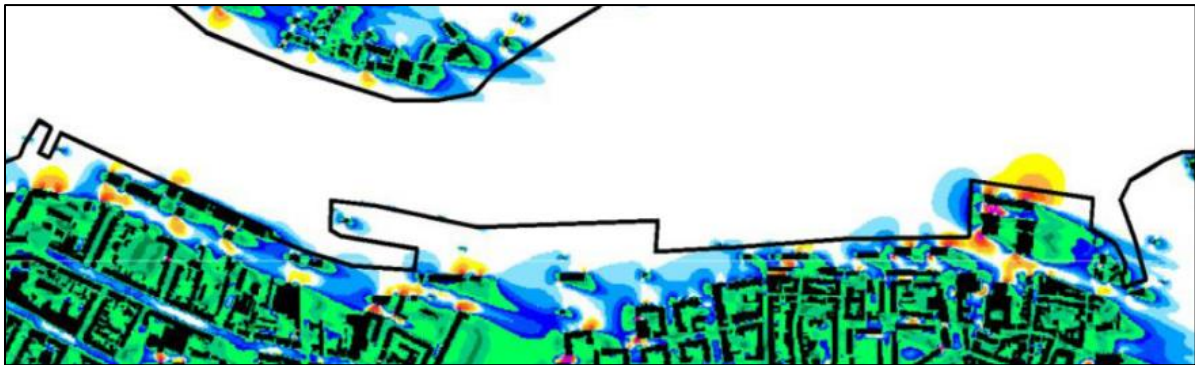


Abb. XX:: Bodennahe Strömungsverhältnisse im Stadthafen mit Darstellung von Beschleunigungswirkungen (Gelb-Rot-Töne) und Bremswirkungen an Gebäuden (Blau-Grün-Töne) gegenüber ungestörten Verhältnissen (weiß) (Darstellung: iMA, 2011)

Dies beeinträchtigt die Lebensqualität der Anwohner, indem beispielsweise vorhandene Balkone nur selten bzw. Außenbereiche nur eingeschränkt genutzt werden können. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat in umfangreichem Rahmen die lokalen Windverhältnisse im Bereich des gesamten Stadtgebietes mit Umland 2011 sowie vertiefend in den Straßenzügen des Stadtzentrums und der Uferzone 2012 untersuchen lassen.

Bereiche mit hohen Windgeschwindigkeiten, sogenannten Diskonform-Zonen, treten insbesondere östlich des Christinenhafens, z.B. verstärkt auf der Silo-Halbinsel auf (s. Abbildung).

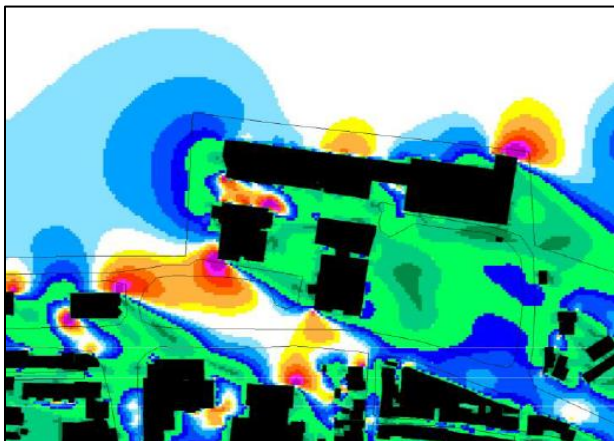


Abb. XX: Bodennahe Strömungsverhältnisse im Bereich der Silo-Halbinsel mit Darstellung von Beschleunigungswirkungen (Gelb-Rot-Töne) und Bremswirkungen an Gebäuden (Blau-Grün-Töne) gegenüber ungestörten Verhältnissen (weiß) (Darstellung: iMA, 2012)

Boden & Versiegelung

Bei den Böden in der hoch verdichteten Innenstadt und des Stadthafens handelt es sich überwiegend um anthropogen geprägte Aufschüttungsböden, deren Bedeutung und Funktionsfähigkeit deutlich eingeschränkt ist. Sie sind durch Merkmale, wie Versiegelung der Oberfläche, Verdichtung und Ablagerung technogener Substrate, gekennzeichnet und als gering schutzwürdig kategorisiert.

Die Flächenversiegelung wurde auf der Grundlage der Versiegelungskartierung 2014 ermittelt. Die Kartierung verdeutlicht die großflächige Versiegelung und Befestigung von Flächen im Stadtgebiet. Der Versiegelungsgrad im Stadthafen beträgt durchschnittlich 78 %.

Bei den Betrachtungen zur Versiegelung ist zu berücksichtigen, dass das Stadthafengelände seit Jahrhunderten eine dem Wasser abgerungene, aufgeschüttete und anschließend gewerblich genutzte, d.h. immer eine großflächig befestigte Fläche war.

Altlasten

Der gesamte Stadthafen trägt den Charakter eines Aufschüttungsgebietes. Entsprechend dessen Zusammensetzung ist lokal mit Bodenbelastungen, v.a. Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (kurz PAK) zu rechnen. Des Weiteren sind nutzungsbezogene Bodenbelastungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (kurz MKW) möglich bzw. auch schon nachgewiesen.

In den meisten Fällen wird es sich um Belastungen handeln, die im Rahmen von Tiefbaumaßnahmen durch die Begleitung eines erfahrenen Ingenieurbüros sicher ausgegrenzt werden können und damit lediglich ein abfallrechtliches Problem darstellen. In Abhängigkeit von konkreten Umnutzungen können weitere Untersuchungen im Vorfeld erforderlich werden.

Hochwasser

Das Plangebiet ist überflutungsgefährdet durch Sturmfluten der Ostsee. Hochwässer in der Ostsee entstehen nicht durch Ebbe und Flut, welche innerhalb der Ostsee keine wesentliche Rolle spielen, sondern durch bestimmte Wetterlagen mit Starkwinden, welche das Meerwasser an die Küsten drücken und dort aufstauen können.

Bereits mittlere Sturmfluten mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von einem Ereignis in 5 bis 10 Jahren führen zu partiellen Überflutungen der L 22 und damit zu erheblichen Verkehrseinschränkungen.

Eine „einhundertjährige“ Sturmflut führt bereits zu einer Überflutung von weit mehr als 50 % des Plangebiets. Bei Ansatz des vom Land festgelegten Bemessungshochwasserstandes (BHW) von NHN +3,00 m ist das gesamte Plangebiet betroffen.

Die Höhe des BHW entspricht einem Sturmflutereignis mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von einem Ereignis in 200 Jahren (RHW = Referenzhochwasserstand), zu welchem ein so genannter Klimazuschlag von 0,5 m addiert wird. Damit ist der zu erwartende Meeresspiegelanstieg für die kommenden 100 Jahre berücksichtigt. Der BHW wird auf der Grundlage der jeweils aktuellen Statistik alle 10 Jahre überprüft.

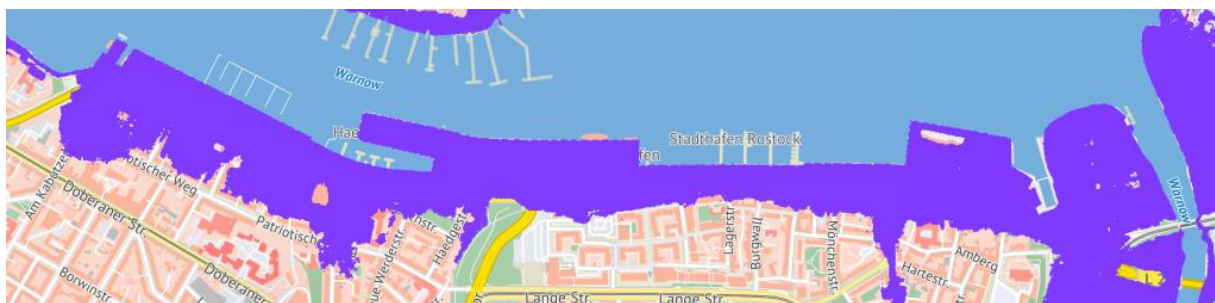


Abbildung XX: Hochwassersituation bei einem Wasserstand von 3,00m über NMW (Geoportal HRO)

4. Aufgabenstellung

4.1 Städtebauliche Zielsetzung

4.1.1 Leitbild

Für das Areal des Rostocker Stadthafens und damit auch für seinen zentralen Bereich lässt sich ein Leitbild formulieren, für dessen Einzelelemente Entwicklungsziele für das Planungsgebiet definiert werden können und welches eine Grundorientierung für die Wettbewerbsteilnehmer skizziert.

▪ Geschichte

historisches Hafenareal mit über 800-jähriger Geschichte

Erinnern an die jahrhundertelange Geschichte des Rostocker Stadthafens als wirtschaftlichem Motor der Stadtentwicklung und behutsames Weiterentwickeln des Hafenareals im Kontext mit seiner Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

▪ Erleben

maritim-touristischer Erlebnisbereich

Entwickeln einer aus der Geschichte des Ortes erwachsenden maritim geprägten touristischen Bummelmeile am Ufer der Warnow ergänzt um einen multifunktionalen, zentralen und großzügigen Veranstaltungsfreiraum für Großveranstaltungen wie die Hanse-Sail

▪ Grün & Freiraum

gestalterisch und funktionell hochwertige Frei- und Grünräume

Schaffen großzügiger Frei- und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität und attraktivem Stadtgrün, Sport-, Spiel- und Freizeitbereichen und einer in sich funktionalen Stadtmöblierung einschließlich eines standortgerechten Infosystems,

▪ Stadtraum

Schnittstelle und verbindendes Element zwischen der historischen Altstadt, der Gründerzeitvorstadt und der Warnow

Gestalten einer offenen und attraktiven Übergangszone von der historischen Innenstadt zum Flussufer der Warnow

▪ Städtebau

Ausformung des Hafenareals mit hafentypischen Freiräumen und baulichen Verdichtungszone

Entwickeln einer zentralen Plaza auf der Fläche „Christinenhafen“ gefasst von innovativen Neubauten und eleganten Brückenbauwerken

Beachten und stärken wichtiger Sicht- und Bewegungsachsen und der denkmalgeschützten Altstadtsilhouette

▪ Brückenschlag

Übergangsbereich nach Gehlsdorf

Gestalten eines attraktiven Antrittsbereiches im Stadthafen für eine Warnowbrücke für Radfahrer und Fußgänger als innerstädtischer Brückenschlag nach Gehlsdorf

▪ Nutzung

Ort attraktiver gesamtstädtisch bedeutender Nutzungen

Einfügen eines Archäologischen Landesmuseums mit hoher nationaler und internationaler Strahlkraft im Wechselspiel mit einer für die Innenstadt wichtigen Multifunktionshalle, der HALLE 625 mit gebietstypischen Einzelhandels-, Freizeit- und experimentelle Büronutzungen sowie Gastronomie, Kunst, Kultur, Sport und Freizeit

▪ Hochwasserschutz

Integration eines Hochwasserschutzsystems

Kreative, technische und gestalterische Integration eines Hochwasserschutzbauwerks in den Stadthafen

dabei beachten notwendiger Geh- und Fahrbeziehungen

▪ Verkehr

Verkehrsreduzierung und Verkehrsberuhigung

Konsequentes Reduzieren und Ordnen des fließenden und ruhenden Motorisierten Individualverkehrs

Ordnen und stärken der Fußgänger- und Radverkehre

Stärken des ÖPNV und Einordnen eines Mobility-Hubs

4.1.2 Ziele & Vorgaben

Formale planerische Grundlage für den Wettbewerb ist die 1. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung zum Stadthafen (Anlage) aus dem Jahr 2006.

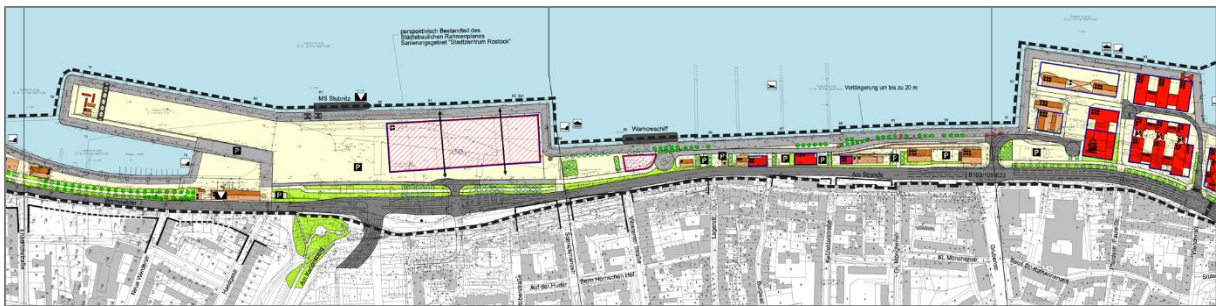


Abbildung XX: Ausschnitt aus dem Gestaltungsplan der 1. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung zum Stadthafen (Hanse- und Universitätsstadt Rostock)

Aufbauend auf diesen Rahmenvorgaben wurde der Masterplan zur BUGA 2025-Bewerbung vom Juni 2018 entwickelt. Hier gibt es skizzenhafte Aussagen zu Gestaltungsmöglichkeiten für Haedgehalbinsel und Haedgehafen, zu planerischen Ansätze auf der Fläche „Christinenhafen“ wie z.B. der Lage und Ausbildung der Hafenkante, der Positionierung von Archäologischem Landesmuseum und HALLE 625 und der Anbindung der Altstadt an den Hafen über die L 22 und es wird ein Prinzipbild der zukünftigen Hafenpromenade am „Kempowskiufer“ gezeichnet.



Abbildung XX: Ausschnitt aus dem Gestaltungsplan zur Masterplanung der BUGA 2025 (© sinai)

Im Rahmen einer planerischen Vertiefung des BUGA-Masterplanes zum Setzen „klarer Leitplanken“ für den Planungswettbewerb ist dieser Planungsrahmen im zentralen Bereich des Rostocker Stadthafens weiter untersetzt worden. Es wurden insbesondere stadträumliche, hochwasserschutzrelevante und verkehrliche Erfordernisse konkretisiert und deren Ergebnisse in die Aufgabenstellung als Vorgaben eingearbeitet.

Im städtebaulichen Ideenteil des Freiraumwettbewerbs sollen sich die Wettbewerbsteilnehmer mit dem passenden Verhältnis zwischen Freiraum und Bebauung auseinandersetzen, wobei die hochwertige Entwicklung der Frei- und Grünräume im Stadthafen das Primat hat, weil der Stadthafen grüner und klimagerechter werden muss.

Die behutsame Einordnung weniger Neubauten muss sich diesem Ziel unterordnen, aber gleichzeitig eine qualitätvolle stadträumliche Ausformung der zukünftigen zentralen Plaza im Wechselspiel mit der im Stadthafen ankommenden neuen Radfahrer- und Fußgängerbücke über die Warnow ermöglichen.

Der Neubau des Archäologischen Landesmuseums ist als Plaza-Randbebauung an der Nordostecke gesetzt. Er kann sich auf einer Landgewinnungsfläche positionieren oder sich auf der heute noch freien Wasserfläche in Lage und Dimension einordnen. In seiner Lage innerhalb eines Bebauungsrahmens (siehe Abb. XX) weitgehend fixiert ist der Neubau der Halle 625 an der Südwestecke der Plaza. Beide Gebäude bedingen einander, müssen in eine sowohl funktionelle, aber auch baukörperliche und gestalterische Zwiesprache treten und vor allem dem neuen zentralen Stadtraum der Plaza eine starke Ausstrahlung und funktionale Kraft geben.

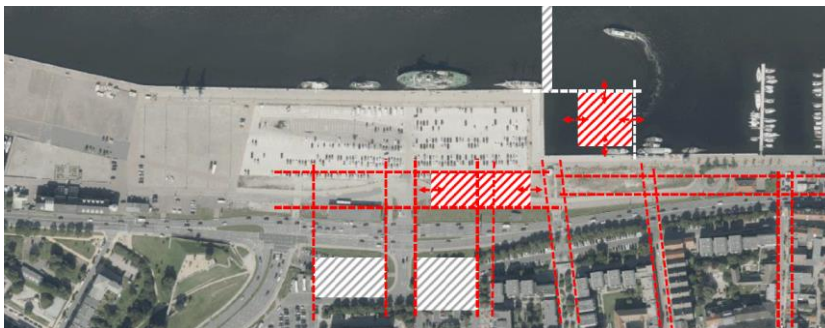


Abb. XX: Darstellung eines Bebauungsrahmens im Stadthafen zwischen Lagerstraße und Fischerstraße, in welchem sich die HALLE 625 einordnet

Nach Norden zur Warnow und nach Westen zur Haedgehalbinsel soll sich die Plaza öffnen.

Die Wettbewerbsteilnehmer können sich bei Anerkennung des Wunsches der Stadt nach großzügigen Frei- und Grünräumen mit der Sinnhaftigkeit weiterer Neubauten zur stadträumlichen Ausformulierung der Plaza bzw. der Flächen des Christinenhafens auseinandersetzen. Dafür ist ein räumlicher Entwicklungsrahmen vorgegeben, in welchen sich auch die HALLE 625 einfügt.

Die maximale nördliche Grenze dieses Rahmens wird fixiert durch einen geradlinigen Ost-West-Bewegungsraum für Fußgänger innerhalb der Stadthafenflächen mit einer Breite an allen Stellen von mindestens 15m. Die südliche Grenze des Bebauungsrahmens ist so gelegt, dass entlang der L22 die Einordnung einer Radhaupttroute und einer Anlieferstraße sowohl für die HALLE 625 und das ALM als auch für das alte Hafenhaus mit der Gaststätte „Alter Fritz“ möglich sind.

Der im Übergang zum „Kempowskiufer“ an die zukünftige Plaza angrenzende schmalere Bebauungsrahmen definiert seine Breite aus der bestehenden Häuserzeile, welche die zukünftige Hafenpromenade nach Süden begrenzt. In diesem Rahmen liegt schon heute das Funktionsgebäude des Wasserwanderrastplatzes Am Strande 1c.

Für den Planungswettbewerb sind maximale Gebäudehöhen für Neubauten wie folgt festgelegt:

- | | |
|----------------------|-----------------------------------|
| - ALM | 21m – 22m (ab Höhe Eingangsebene) |
| - HALLE 625 | bis 14,5m (ab Wasserlinie NHN) |
| - weiterer Neubauten | bis 12m (ab Wasserlinie NHN) |

Die Höhenfestsetzungen für Neubauten außer für den Solitär des Archäologischen Landesmuseums orientieren sich an den charakteristischen lagernden Baustrukturen im Hafen und ordnen sich den Bauhöhen der Altstadtkaute unter.

Aus der Altstadt kommend soll sich eine die L 22 „Am Strande“ niveaufrei querende Fußgänger- und Radwegebrücke, die „Schnickmannbrücke“ von Süden in die Plaza

einbinden. Im Rahmen des Freiraumwettbewerbs ist die Brücke mit ihrer stadträumlichen Einordnung einschließlich einer möglichen Linienführung als Realisierungsvorschlag zu entwickeln. Ihre Einbindung sowohl in den Straßenraum der Schnickmannstraße als auch in die zukünftige Plaza ist planerisch auszuformulieren.

Freiraum, HALLE 625 und Schnickmannbrücke im Planungswettbewerb gemeinsam entwerfen zu können ermöglicht kreative Lösungen für das Einbinden der Brückenrampe der Schnickmannbrücke in den Hafenbereich. Ob sich die Brücke nach Westen schwingend mit der HALLE 625 verbindet oder nach Osten hinunter auf das Plaza-Niveau gleitet soll frei gedacht werden. In nachfolgender Schemaskizze zur Schnickmannbrücke ist dafür ein „Suchraum“ vorgegeben.

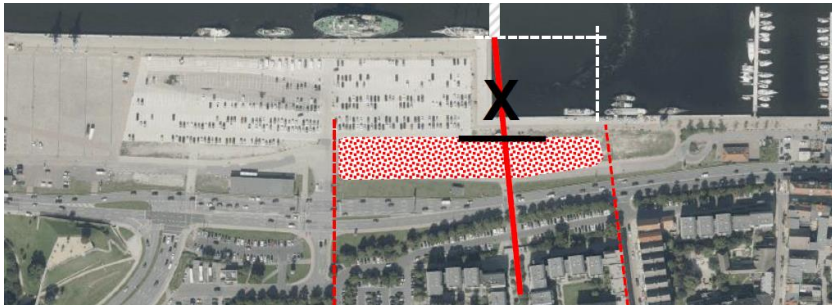


Abb XX: Schemaskizze zur Schnickmannbrücke mit Begrenzung nach Norden und Suchraum für das Hinabschwingen auf die Plaza

Die Schnickmannbrücke über die L 22 und die neue Warnowbrücke sind in einem funktionellen und stadträumlichen Zusammenhang (Blickachse!) zu denken, müssen aber beide zwingend auf die zukünftige Plaza heruntergeführt werden.

Bei der Gestaltung der nicht durch die Plaza in Anspruch genommenen Freiräume des Christinenhafens und der Flächen der Haedgehalbinsel ist das richtige Verhältnis zwischen den Anforderungen an eine Veranstaltungsfläche für Großveranstaltungen wie die Hanse-Sail und denen an einen grünen attraktiven Stadtraum mit hohen Aufenthaltsqualitäten zu finden.

Im westlichen Wettbewerbsbereich sind Ideen für eine bessere gestalterische Einbindung des Haedgehafens in das Stadthafenareal erwünscht. Die schmalen Freiräume um das alte Hafenhaus „Warnowufer 65“ (mit Gaststätte „Alter Fritz“) mit ihren schmalen Verkehrskorridoren sind funktionell und gestalterisch zu optimieren und ggf. aufzuweiten.

Zusätzlich werden im städtebaulichen Ideenteil Vorschläge erwartet, wie sich ein Erweiterungsbau des Seglervereins RSC 92 (Warnowufer 64) in den Freiraum zwischen dem heutigen Vereinsgebäude und dem Hafenhaus einbinden lässt.

Der Hafenmeisterei gehen mit dem Abbruch der Großgarage Am Strande 1a Lager- und Stellplatzflächen verloren. Im Wettbewerb ist zu prüfen, ob eine funktionelle Erweiterung der Hafenmeisterei im Gebäude Warnowufer 65a möglich ist, oder ob ein Neubau der Hafenmeisterei sinnvoll erscheint oder eine Integration dieser Nutzung in die HALLE 625.

Die östlich der Fläche „Christinenhafen“ gelegene Gebäudezeile aus freistehenden ein- bis dreigeschossigen Gebäuden zwischen Lagerstraße und Grubenstraße ist zu respektieren und ebenfalls in die Freiraumplanung einzubinden.

Grundsätzlich müssen städtebauliche Ziele immer so gedacht werden, dass sie sich in die Grundfunktion eines Wirtschaftshafens einpassen.

4.2 Freiraumplanerische Zielsetzung

4.2.1 Grün & Freiraum

Zentrale Aufgabe des Planungswettbewerbs ist die Entwicklung realisierbarer Ideen für die Neugestaltung der Frei- und Grünräume des Hafengebietes und für die Ausbildung einer attraktiven Flanier- und Bummelmeile entlang der Unterwarnow.

Insbesondere unter den sich ändernden Klimabedingungen (Hitze, Starkregen etc.) ist es geboten, den Anteil an Grünflächen und unversiegelten Flächen zu erhöhen. Im Stadthafen

liegen die einzigen größeren Potenziale, um den Grünflächenanteil der Innenstadt zu erhöhen und vorhandene Defizite abzubauen.

Ein freiräumliches Gesamtkonzept für den Stadthafen muss einem hohen gestalterischen und funktionalen Anspruch genügen und die Großzügigkeit der Hafenflächen betonen. Auf eine anspruchsvolle und multifunktionale Gestaltung der zentralen Plaza zwischen neuer Schnickmannbrücke und neuer Warnowbrücke wird besonderer Wert gelegt.

Vorhandenes Grün ist wo immer möglich zu erhalten und in die Neugestaltung zu integrieren. So sind z.B. für einen möglichen Konflikt zwischen Baumerhalt und der Einordnung eines Hochwasserschutzbauwerkes an den schmalen Stellen des Stadthafens Lösungsvorschläge durch die Wettbewerbsteilnehmer anzubieten.

Im Wettbewerb werden Vorschläge erwartet, wie im Interesse einer Aufwertung und Gliederung des Stadtraumes im Stadthafen und seiner Zugangsbereiche öffentliches Grün in Form von Bäumen, Baumgruppen und Baumreihen erfolgen kann. Die Ausweisung einer Leitbaumart wird ebenso empfohlen wie die Verwendung freiwachsender, mittelkroniger Laubbäume. Es sollen standortgerechte und klimaverträgliche Baumarten vorgeschlagen werden, welche mit dem aufgeschütteten Untergrund der Hafenflächen, aber auch mit Wind und Trockenheit zurechtkommen. Dabei ist ein Abgleich mit der vorhandenen und geplanten Infrastruktur notwendig (z.B. Leitungen, Rettungswege usw.).

Frei- und Funktionsflächen sind mit wertigen Materialien so zu gestalten, dass auch zukünftig große Veranstaltungen wie die Hanse-Sail und der Pfingstmarkt möglich sind. Die bisherigen Anforderungen an die Hafenfreiflächen sowohl für diese Großveranstaltungen als auch für die Aufrechterhaltung des Hafenbetriebes mit weiträumigen und robusten versiegelte Freibereichen müssen sich zurücknehmen und zukünftig mit den Erfordernissen an einen lebendigen, grünen und wesentlich ökologischer gestalteten Stadthafen zusammengeführt werden. Deshalb ist ein optimales prozentuales Verhältnis zwischen versiegelten und unversiegelten und begrüneten Freibereichen vorzuschlagen.

Dafür muss und wird sich die Hanse-Sail verändern, darf aber nicht ihres Grundanliegens für ein Zusammenbringen weltweit auf den Meeren fahrender Segelschiffe im Rahmen eines großen international ausstrahlenden Volksfestes beraubt werden. Hier gilt es also eine Win-Win-Situation herzustellen, so dass Grün, Hafenfunktion und Volksfest gut zueinander passen.

Da auch zukünftig Großveranstaltungen im Stadthafen möglich sein sollen, muss öffentliches Grün im Stadthafen deshalb auch robuster und belastbarer als an anderen Orten der Stadt sein. So sollten wassergebundene Decken zur Oberflächenbefestigung nur in Ausnahmefällen und dann auch nur im unmittelbaren Zusammenhang mit Bepflanzungen verwendet werden.

Für die inhaltliche Auskleidung der maritim-touristischen Flaniermeile sind Vorschläge zu unterbreiten, wie flanieren und sitzen, spielen und Betätigungsmöglichkeiten für Sport und Freizeit und das unmittelbare Erleben des Wassers neue Qualitäten im Stadthafen entstehen lassen kann. Die Wettbewerbsteilnehmer sollen Vorschläge für ein in den Stadthafen integrierbares System attraktivitätssteigernde Freiraumnutzungen u.A. für Spiel, Sport und Freizeit unterbreiten. Sollte es z.B. ein aus wiederkehrenden Nutzungen zusammengesetztes kleinteiliges Nutzungsband oder größere Einzelstationen mit solitären Nutzungen geben.

Die Flanier- und Promenadenbereiche ebenso wie die Zugangsbereiche zum Hafen können zusätzlich z.B. mit Stauden, Gräsern, Saisonblumen und insektenfreundlichen Blütensträuchern aufgewertet werden. Hier sollte aber eine Konzentration auf wichtige Zonen erfolgen. Grünstrukturen direkt am Wasser erscheinen nur insoweit sinnvoll, dass sie die Hafenfunktion nicht einschränken.

Zonen, in welchen die Kaikante abgesenkt werden kann, um Aufenthaltsbereiche auf Augenhöhe zum Wasser anzulegen, sind im Textabschnitt zur Hafennutzung dargelegt. Die

Absenkung der Kaikanten in den vorgegebenen Kaiabschnitten ist ausdrücklich gewünscht, um die Menschen mit dem Wasser in Berührung zu bringen.

Im Wettbewerbsbeitrag sind Ideen für eine gute gestalterische Einbindung der privaten Grundstücke der Gebäudezeile Am Strande 2a – 2e im Stadthafen entlang der L 22 in den gestalterisch-konzeptionellen Gesamtzusammenhang des Stadthafens willkommen. Diese Grundstücke sollten sich nicht nur wie bisher oft als ungestaltete Parkplätze oder Abstellflächen darstellen. Hier gilt es, den Eigentümern gute und realisierbare Ideen aufzuzeigen und sie so zu animieren, ihre Grundstücke attraktiver zu gestalten. Außerdem sollen die Einbindungen der Querungsstellen der Fußgängerüberwegungen über die L 22 in den Stadthafen gestalterisch als „Willkommensorte“ ausgebildet werden.

Freiraumbereiche an öffentlichen, aber auch an privaten Gebäuden müssen sich auch an den Gebäudefunktionen orientieren. Notwendige Gastronomiefreisitze können auch in den öffentlichen Bereichen ergänzend zu den Freisitzen auf privaten Flächen in die Freiraumplanung eingeordnet sein, denn auch dadurch entsteht ein ansprechender Promenadencharakter.

Auf eine Verbesserung der ökologischen Gesamtbilanz durch eine Erhöhung des Versickerungsgrades wird Wert gelegt.

Anregungen aus der Bürgerbeteiligung zur Gestaltung und Nutzung des Grüns im Stadthafenareal sind aufzunehmen und auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen.

4.2.2 Stadtmöblierung & Hafenzugänge

Der Auslober erwartet von den Wettbewerbsteilnehmern Vorschläge für ein Stadtmöblierungssystem, denn für den gesamten Stadthafen und damit auch für seinen zentralen Bereich muss die Stadtmöblierung neu geordnet sowie einheitlich, funktionell und gestalterisch neu durchdacht werden.

Gefragt sind Ideen für die Einordnung von Sitz-, Liege- und Ruhebereichen, zu Grillplätzen, aber auch für Wind-, Regen- und Sonnenschutz. Auch hier können Ideen zur Umsetzung weitere Bürgerwünsche einfließen.

Gefragt sind bei der Freiraumgestaltung auch realistische Möglichkeiten für müllarme bzw. müllfreie Konzepte für den Stadthafen, welche dann auch schlüssig erläutert werden müssen. Das momentane den Realitäten geschuldete provisorische Konzept großer Müllsammelbehälter vor allem auch an Grill- und Aufenthaltsplätzen muss überdacht werden und alternative aber funktionsfähige und lebensnahe Vorschläge werden erwartet. Der reibungslose Transport von Müll und Abfällen durch Entsorgungsfahrzeuge ist, wenn erforderlich, mitzudenken.

Stadtmöblierungen im Stadthafen sind klimatischen Extremen ausgesetzt und unterliegen einer hohen Nutzungsfrequenz. Das Mobiliar ist daher an die vorherrschenden Witterungsbedingungen durch robuste Materialien und hohe Standortsicherheit anzupassen. Vandalismusfestigkeit und geringe Wartungskosten sind gewünscht.

Zur funktionalen und ästhetisch anspruchsvollen Gestaltung des Stadthafens bedarf es auch eines durchgängigen insekten- und fledermausfreundlichen Beleuchtungssystems.

Die L22 querend für Fußgänger und Radfahrer bzw. von der L 22 für Pkw abzweigend gibt es etliche Hafenzugänge, welche einladend zu gestalten sind.

Ausgehend von diesen Zugängen zum Stadthafenbereich ist die Entwicklung eines Leit- und Informationssystems erforderlich. Dieses soll aus einer Kombination von dauerhaften und temporären Informationsmöglichkeiten bestehen. Das System muss folgende Aspekte bedienen:

- dauerhafte Infos zur Geschichte des gesamten Stadthafens und zur Historie der jeweiligen Orte innerhalb des Stadthafens,
- Präsentation variabler Infos zu den Orten und Inhalten gewerblicher Nutzungen im Stadthafen,

- temporäre Information zu Großveranstaltungen wie der Hanse-Sail oder dem Pfingstmarkt (inklusive Leitsystem).

Überlegungen zur Markierung und Gestaltung der Zugänge für Fußgänger in den Stadthafen sind ausdrücklich erwünscht. Hier geht es nicht primär darum, weitere zusätzliche Elemente der Stadtmöblierung unterzubringen, sondern aus der Analyse des Vorhandenen im Interesse des Abbaus von Defiziten einen konzeptionellen Ansatz zu entwickeln zum

- Ordnen und Gliedern der Freiräume,
- Bündeln von Funktionen,
- Markieren, Präsentieren, Orientieren und Informieren.

4.2.3 Hafen

Der Stadthafen ist ein formal gewidmeter kommunaler Hafen mit öffentlichen Liegeplätzen und angrenzenden Hafenbetriebsflächen und ist auch zukünftig als kommunaler Hafen zu betrachten. D.h. alle Kaikanten sind mit entsprechenden Festmache- und Rettungseinrichtungen auszustatten. Eine freie Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit bis zur „Wasserkante“ (ohne Absturzeländer) ist durch diese Widmung gewährleistet.

Um Schiffe be- und entladen zu können und um sie mit Feuerwehr und Rettungswagen erreichen zu können, ist entlang der Kaikante ein 5m breiter Streifen als landseitige Hafenfunktionsfläche frei zu halten. Dieser offizielle Status ist zu berücksichtigen und bei einer Neugestaltung des Areals sind die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen für ein Hafengebiet einzuhalten. Weiterhin ist darauf zu orientieren, dass inclusive des 5m breiten Funktionsstreifens ein bis zu 15m breiter Streifen ab Kaikante als landseitige steuerrechtliche Hafenfläche von Bebauung freigehalten wird.

Der Haedgehafen und die Haedgehalbinsel gelten als Kernhafengebiet, hier finden der Hauptumschlag bzw. der Hauptschiffsverkehr im Stadthafen statt.

Obwohl wirtschaftlicher Hafenbetrieb im Sinne von Warenumschlag im Stadthafen nur noch untergeordnet stattfindet, ist eine maximale Anzahl von Schiffs Liegeplätzen entlang der Kaikante zu erhalten. Diese sind allein schon für die Durchführung der jährlichen Hanse-Sail zwingend erforderlich.

Die Schiffsanleger 79-83 an der Nordkante der Haedgehalbinsel und 90-91 am Kempowskiufer müssen in bisheriger Form und Höhe erhalten bleiben. Liegeplatz 92 außerhalb des Wettbewerbsgebietes bleibt ebenfalls erhalten.

Abgesenkte Kaibereiche sind im Interesse von Gestaltungsmöglichkeiten für eine optimale Aufenthaltsqualität am Wasser an folgenden Liegeplätzen im Wettbewerbsgebiet möglich:

- Liegeplätze 77 und Museumshafen
 - eine Umgestaltung und eine jetzt schon tiefer liegende Kaikante sind möglich,
- Liegeplatz 78 westlich der Haedgehalbinsel
 - eine Umgestaltung und eine tiefer liegende Kaikante sind möglich,
 - dafür muss die an diesem Schiffs Liegeplatz zurzeit vorhandene Bekranungsfläche mit einer Betonoberfläche (Schwerlastplatte mit zulässiger Belastung 30 KN/m²) und einer Schmutzwasserpumpe) verlegt werden; vorzugsweise an den Liegeplatz 81; Zu- und Abfahrten zu diesem Bereich müssen möglich sein,
- Liegeplätze 86-87 am Lagertorkai
 - Kaikanten können tiefer liegen und eine bauliche Entwicklung von bis zu 3m vor der Altkonstruktion ins Wasser ist möglich,
 - Berücksichtigung der bestehenden Marina mit ihren Zugängen und Medienversorgungen

Die Schiffs Liegeplätze 83 E und 85 gehen durch den Neubau des Archäologischen Landesmuseums und die dafür ggf. erforderliche Landgewinnung verloren.

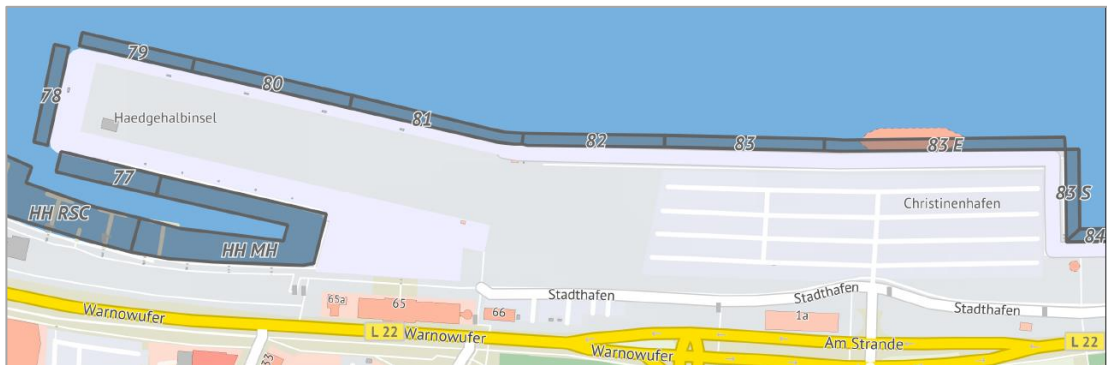


Abbildung XX: Karte der vorhandenen Schiffs Liegeplätze des Haedgehafens und der Haedgehalbinsel (Geoportal HRO)

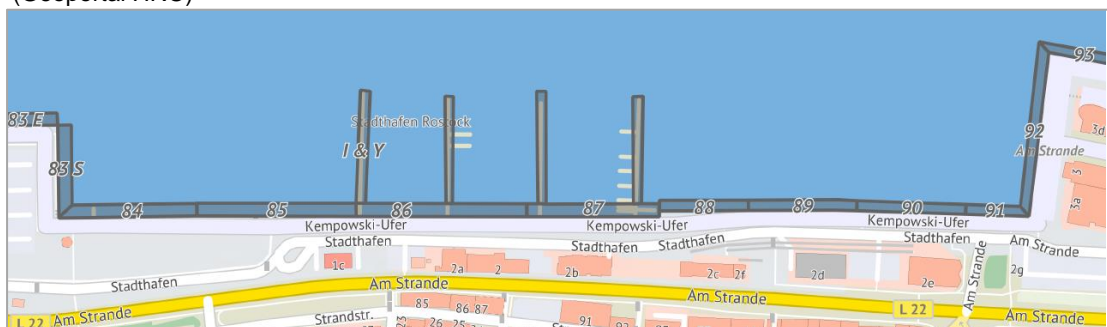


Abbildung XX: Karte der vorhandenen Schiffs Liegeplätze im Bereich des alten Hafens (Geoportal HRO)

Generell ist die Funktion der Hafenkante als Anlegekai zu respektieren und notwendige Rettungseinrichtungen und – mittel sind vorzusehen, da sonst der Hafenstatus verloren geht und z.B. Geländer als Absturzsicherungen entlang der Kaikante erforderlich wären.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock erwägt, im Stadthafen an der Nordseite der Haedgehalbinsel im Bereich der Schiffsanlegern 79 - 80 im Rahmen der Durchführung des gewerblichen Schiffsverkehrs Anlegemöglichkeiten für kleine Kreuzfahrtschiffe, große Yachten und wirtschaftlich betriebene Großsegler vorzuhalten.

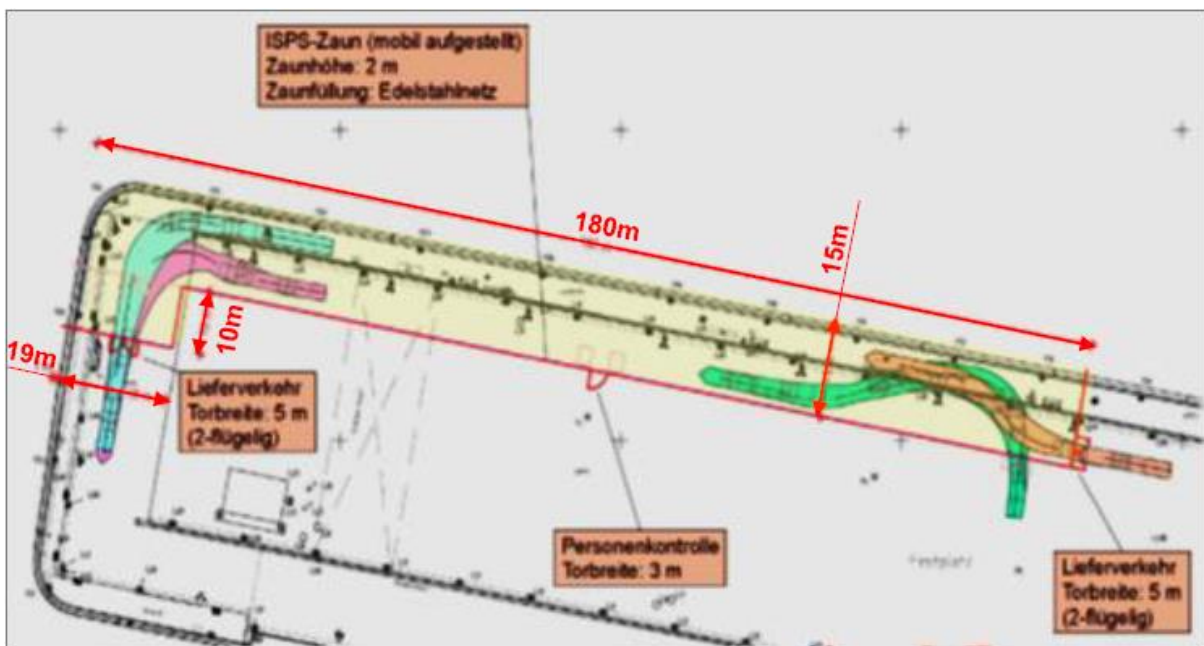


Abbildung XX: Fläche auf der Haedgehalbinsel, welche temporär für die kleinen Kreuzfahrtschiffe mit einem Zaun einzuhausen ist (INROS)

Für die Anlegestelle muss ggf. je nach Schiffstyp aus Sicherheitsgründen entsprechend der Vorgaben des ISPS-Codes (International Ship and Port Facility Security Code) Platz für einen im Bestand der Stadt befindlichen mobilen multifunktionalen Sicherheitszaun vorgehalten werden. Die zu sichernde Fläche beträgt 180m x 15m. An der westlichen Kaikante betragen die Abmessungen 25m x 19m. Dies ist bei der Gestaltung des Liegeplatzes 78 einschließlich der Wegeführung und der zu entwickelnden Infrastruktur zu berücksichtigen.

Auf der Haedgehalbinsel steht unmittelbar westlich des Portalkranes ein kleines eingeschossiges Gebäude (Warnowufer 63), welches als Wirtschaftsgebäude für den Museumshafen fungiert und in seiner Ensemblewirkung mit dem Portalkran zu erhalten ist.

Zurzeit befindet sich sowohl die Anlegestelle der „Blauen Flotte“ (Rostocker Ausflugsschiffahrt) als auch am Wochenende die Anlegestelle der Gehlsdorfer Fähre an der Stirnseite des Christinenhafens am Schiffsanleger 83S. Die Fähranlegestelle soll vollständig aus diesem Bearbeitungsbereich ausgelagert werden. Die neue Anlegestelle für die Blaue Flotte ist westlich der neuen Warnowbrücke im Bereich der Schiffsanleger 82 und 83 einzuordnen, so dass die Wartestellen vor der neuen Warnowbrücke frei bleiben. Westlich der Warnowbrücke sollen auch die Liegeplätze 82E und 83 für den Eisbrecher „Stephan Jantzen“ und für die historischen Schlepper gesichert werden.

Die privat genutzte Marina an den Liegeplätzen 86 und 87 mit ihren Betonstegen soll auch künftig dort verbleiben.

4.2.4 Freizeit & Tourismus

In den letzten Jahrzehnten hat sich der historische Rostocker Stadthafen schrittweise zu einem maritim-touristischen Erlebnisbereich entwickelt. Auf diesem Wege gibt es noch viel zu tun und aufbauend auf der Bestandssituation sollen im Rahmen des Planungswettbewerbs die Potentiale des Areals gehoben und Ideen für die Entwicklung zu einer attraktiven Bummelmeile entlang der Uferkante eingebracht werden.

Im Vordergrund der Freiraumqualifizierung steht eine klare Anforderung: „Herantreten an die Uferkante und in Berührung kommen mit dem Wasser!“ Um die atmosphärische Sogwirkung des Stadthafens zu stärken, müssen im Umfeld bestehender bzw. geplanter Gebäude gut gestaltete Freisitze und gebäudebezogener Funktionsflächen mit Dienstleistungsangeboten angeboten werden.

Für die Rostocker*innen und ihre Gäste sowie touristische Besucher*innen der Stadt sind urbane Treffpunkte, aber auch schattenspendende und windgeschützte Ruhezonen mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Innovative Nutzungsanforderungen, welche eine maritim geprägte Flaniermeile entlang der Kaikante des Stadthafens attraktiv und anziehend machen, aber auch den Hafenbetrieb weiterhin ermöglichen, sind aufzuzeigen.

Für sportliche Betätigungen sind ebenso Angebote zu machen wie für attraktive Spielplätze bzw. Spielstationen.

4.2.5 Sondernutzungen

Jedes Jahr finden mit dem Pfingstmarkt und mit der Hanse-Sail zwei Großveranstaltungen sowie diverse weitere Veranstaltungen gewerblicher und sportlicher Natur als auch zur Freizeitgestaltung im Stadthafen statt, welche zwischen einem Tag und sechs Monaten andauern können und Flächen in Anspruch nehmen.

Zentraler Bereich dieser Events sind die großen Flächen des Christinenhafens und der Haedgehalbinsel, wobei sich die Hanse-Sail linear von der Neptunwerft im Westen bis zum Ludewigbecken im Osten über etwa 3km Länge erstreckt.



Abbildung XX.
Orientierungsplan der Hanse-Sail im Stadthafen (HRO)

An diese Großveranstaltung gibt es nachfolgend aufgelistete besondere Anforderungen:

- Erfordernis robuster, großflächiger und zusammenhängender Aufstellflächen für Schausteller, Veranstaltungsbühnen, mobile Verkaufs- und Versorgungsstände einschließlich notwendiger technischer Ausrüstungen und Fahrzeuge etc.,
- zusätzliche mobile öffentliche WC-Anlagen,
- ausreichende Bewegungsbereiche für Fluchtwege, Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugzufahrten,
- befestigte Flächen für die Anlieferung für Veranstalter, Schiffe etc.,
- Berücksichtigung technischer Erfordernisse (Strom, Wasser/Abwasser, Fettabscheider etc.),
- Berücksichtigung notwendiger Info- und Leitsysteme sowie Werbeanlagen.

Die Ausweisung und Gestaltung der Veranstaltungsflächen muss im Einklang mit den Entwicklungszielen für einen begrünten Stadthafen stehen. Dieses Spannungsfeld ist im Wettbewerb kreativ auszuloten.

4.2.6 Kunst im Öffentlichen Raum

Die Wettbewerbsteilnehmer sollen sich bei der Planung der Freiräume erste Gedanken über die Einordnung von Kunst im öffentlichen Raum machen. Dies entspricht einer guten Rostocker Tradition der letzten Jahrzehnte.

So finden sich westlich des Wettbewerbsgebietes mit dem „Kaleidoskop“ von Olafur Eliasson und der Gedenkstätte der revolutionären Matrosen zwei äußerst markante und bedeutende Kunstwerke im öffentlichen Raum. Südlich des Aufgabengebietes schließt sich die schon beschriebene künstlerisch gestaltete Achse vom Uniplatz bis zur Schnickmannstraße an. Im Osten auf der Silohalbinsel findet sich die „Afrikanische Reise“ von Jo Jastram und noch etwas weiter östlich wurden vor wenigen Jahren drei Kunstwerke im Petriviertel aufgestellt. Einzig das Wettbewerbsareal ist frei von Kunst und geradezu prädestiniert dafür, diese vorhanden Lücke zu schließen.

4.3 Ziele des Hochwasserschutzes

Von den Wettbewerbsteilnehmern werden im Planungswettbewerb Vorschläge erwartet, wie sich ein technisch erforderliches Hochwasserschutzbauwerk in die hochwertig zu gestaltenden Hafenfreiräume bei Beachtung der unterschiedlichen Charakteristika des Rostocker Stadthafens einfügen kann. Und dies, ohne funktionale Zusammenhänge

innerhalb des Hafenareals und ins Hinterland zur Kröpeliner-Tor-Vorstadt und zur Historischen Innenstadt mit seinem Citykernbereich zu zerstören.

Die Errichtung einer Hochwasserschutzanlage entlang des Stadthafens ist im Zusammenhang mit einem Gesamtkonzept zum Schutz des Stadtterritoriums Rostock vor dem Ostseehochwasser erforderlich.

Mithilfe der Hochwasserschutzanlage entlang des Stadthafens sollen die Verkehrsstrasse der L 22 und die südlich davon in den niederen Bereichen der historischen Altstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt liegenden Grundstücke und Gebäude und soweit möglich und von der Lage des Hochwasserschutzbauwerkes sinnvoll, auch die Gebäude innerhalb des Stadthafens geschützt werden. Schutzziel dieser Anlage sind allerdings nicht zwingend die Flächen und alle Gebäude des Stadthafens.

Zur Einordnung eines technischen Hochwasserschutzbauwerkes im Stadthafen zwischen dem Kabutzenhof im Westen und der Vorpommernbrücke im Osten liegt eine technische Machbarkeitsstudie vor (siehe Präsentation in Anlage).

Als Planungsgrößen für die Sicherstellung des Hochwasserschutzes sind nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben folgende Bemessungshöhen der Sturmflutanlage anzusetzen:

- Referenzhochwasserstand (RHW = 200-jähriges Ereignis) 2,50m über NHN
- Klimazuschlag (100 Jahre) 0,50 m
- Berücksichtigung des Wellenschlags - Mindestfreibord zur Begrenzung des Wellenüberlaufens von 0,20m

Daraus ergibt sich eine Konstruktionsoberkante der Sturmflutschutzanlage von 3,20m über NHN.

Unter Berücksichtigung der Klimaveränderungen und in Erwartung veränderter Vorgaben auf der Basis nationaler und internationaler Abstimmungen und einer dann in Rede stehenden Erhöhung der Vorgaben für den Klimazuschlag von derzeit 0,50m auf 0,84 m bis zum Jahr 2100 wird für den Wettbewerb eine Höhe der Konstruktionsoberkante der Hochwasserschutzbauwerke von 3,54m über HN dringend empfohlen.

In Bereichen, in welchen Hochwasserschutz durch Geländemodellierung umgesetzt werden kann, ist mit einer Geländehöhe von 3,54m über NHN zu planen, da man nicht in wenigen Jahren oder Jahrzehnten anfangen sollte, funktional und gut zusammenhängend gestalterische öffentliche Freiräume durch neue Mauern zu zertrennen.

Dort, wo der Hochwasserschutz aufgrund fehlenden Bauraumes zwingend nur durch Linienbauwerke zu sichern ist, wäre auch eine Realisierung der zurzeit festgesetzten Schutzhöhe von lediglich 3,20m über NHN denkbar. Höhennachrüstmöglichkeiten sind dann aber aufzuzeigen.

Beidseitig des technischen Hochwasserschutzbauwerkes muss ein Schutzstreifen von jeweils 3m mit Beschränkungen für bauliche und sonstige Nutzungen (z.B. angrenzende Gebäude, Baumstandorte, Leitungen) freigehalten werden.

Mobile Hochwasserschutz Elemente (z.B. bewegliche Flutschutztore) sind nur vorzuschlagen, falls es keine alternativen Lösungsvorschläge z.B. durch Geländemodellierungen gibt. Mobile Flutschutzsysteme zum Auf- und Abbauen in einem Hochwasserfall sind aufgrund des Aufwandes und des Risikos bei der Herstellung der Einsatzbereitschaft nicht gewünscht.

Über versenkbare Varianten darf an städtebaulich und/oder freiräumlich besonders herausragenden Orten unter Beachtung der Kosten nachgedacht werden. Aber auch hier ist darauf zu achten, dass die technische Einsatzbereitschaft dieser beweglichen Anlagen immer gesichert sein muss. Wartungsaufwendungen sind durch die Wettbewerbsteilnehmer zumindest mitzudenken.

Ein Schwerpunkt des Wettbewerbsbeitrages müssen gestalterische und konstruktive Lösungsvorschläge sein, wie sich das Hochwasserschutzbauwerk in die unterschiedlichen Situationen vor Ort im Stadthafen einfügen kann. Trotz unterschiedlicher Realhöhen des

Bauwerkes von wenigen Dezimetern bis über 1,40 m werden Ideen erwartet, wie die sichtbare Höhe der üblichen Flutschutzmauer z.B. durch Geländemodellierungen reduziert werden kann und wie in den Bereichen, in welchen dies nicht möglich ist, eine stadträumlich wirksame Barrierewirkung des Flutschutzbauwerkes zwischen Altstadt/ Kröpeliner-Tor-Vorstadt und dem Stadthafen vermieden werden kann. Es soll nicht der Eindruck entstehen, dass der Stadthafen durch das Hochwasserschutzbauwerk von der Innenstadt durch eine Mauer „abgeschnitten“ wird. Im Gegenteil ist es Planungsabsicht der Stadt, Innenstadt und Stadthafen stärker als bisher zusammenzubringen.

Die nachfolgende Planskizze definiert dafür drei verschiedene Abschnitte.

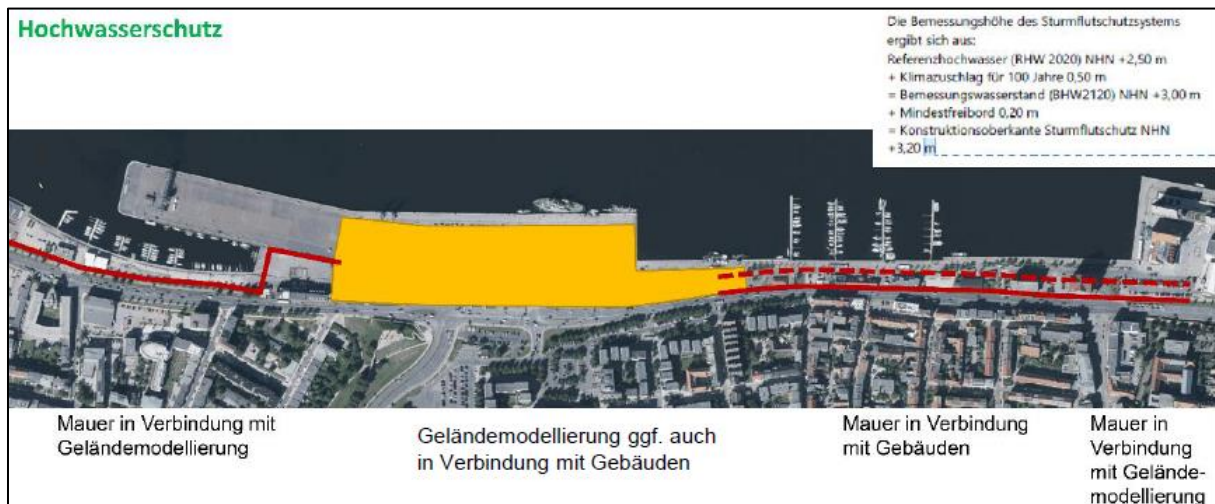


Abbildung XX: Planskizze Hochwasserschutz (RGS)

Westlicher Abschnitt

Im westlichen Abschnitt südlich des Haedgehafens und weitergehend nach Westen bis zum Kabutzenhof können wegen der vorhandenen Baumreihen kaum Geländemodellierungen erfolgen, ohne die Bestandsbäume in Frage zu stellen. Der Baumbestand ist vital und unterliegt den gesetzlichen Vorgaben einer geschützten Baumallee, insofern sind Lösungen zu finden, die den Baumbestand möglichst erhalten. Bisher ist eine Linienführung des Hochwasserschutzbauwerkes zwischen der L 22 und dem vorhandenen Radweg angedacht, wobei ein Mindestabstand des Bauwerkes von 1,00m von der straßenseitigen Kante des Straßenbordes der L 22 ebenso einzuhalten ist wie der notwendige Schutzabstand zum Wurzel- und Kronenbereich der Alleebäume.

Im Bereich des alten Hafenhauses (Warnowufer 65) soll die Flutschutzanlage nördlich dieses Gebäudes vorbeigeführt werden, so dass der Hochwasserschutz das Hafenhaus miteinschließt. Bisher quert die Linie des Hochwasserschutzbauwerkes hier den vorhandenen Radweg.

Mittiger Abschnitt

Die in Abbildung XX gelb markierte große Fläche des Christinenhafens ist frei gestaltbar und in ihrer Geländehöhe zur möglichen gestalterischen Einbindung einer Hochwasserschutzmauer auch flexibel modellierbar. Zusätzlich soll darüber nachgedacht werden, ob und wie in diesem Abschnitt neu zu errichtende Gebäude sich abschnittsweise in das notwendige Hochwasserschutzbauwerk einbinden können.

Bei der Modellierung der Flächen des Christinenhafens ist zu beachten, dass die Kaikanten des Hafens gegenüber ihren Bestandshöhen von etwa 2,00m über NHN nicht erhöht werden dürfen.

Östlicher Abschnitt

Im östlichen Abschnitt, der zukünftigen Hafenpromenade entlang des „Kempowskiufer“ bis zum Verkehrsknoten an der Grubenstraße ist für die Einordnung des Flutschutzbauwerkes sehr wenig Platz. Zusätzlich wird hier die konstruktive Höhe eines Linienbauwerkes im Bereich des Mönchentores wegen der niedrigen Geländesituation am höchsten sein. Auch hier sind innovative Ideen gefragt.

Es gibt für die Einordnung des Hochwasserschutzbauwerkes in diesem Bereich zurzeit zwei Überlegungen

- entweder nördlich der Häuserzeile und südlich der Kaikante, wobei dort Hafenpromenade und Hafenerschließung neu konzipiert werden müssen; auch hier ist zu beachten, dass die Kaikante nicht erhöht werden darf,
- oder entlang der Südseite des Stadthafens unter Einbindung der vorhandenen privaten Gebäude und Grundstücke, wobei die Lage der Hochwasserschutzmauer in diesem Bereich auch mit der Forderung nach einem Mindestabstand dieses Bauwerkes von 1 m von der Fahrbahnkante kollidiert und die Gebäude selber nicht vor Hochwasser geschützt sind.

Weiterhin ist zu beachten, dass während Großveranstaltungen wie der Hanse-Sail notwendige Fluchtwege aus dem Stadthafen zusätzlich zu den schon vorhandenen bzw. fest geplanten Fußgängerübergängen auf Höhe Haedgestraße, Kanonsberg, Fischerstraße, Brücke Schnickmannstraße (Planung), Burgwall (Planung) und Grubenstraße nach Süden über die L 22 freigehalten werden müssen.



Abbildung XX: Karte mit gelb markierten zusätzlichen Fluchtwege-Querungsstellen über die L22 (RGS)

Zusätzliche Fluchtwege sind anzuordnen gegenüber von:

- Neubramowstraße
- Fischerbastion 2x
- Wokrenterstraße
- Lagerstraße
- Große Mönchenstraße (Mönchentor).

An diesen an wenigen Tagen im Jahr offen zu haltenden Durch- bzw. Übergängen vom Stadthafen zur KTV und zur historischen Altstadt könnten auch mobile Verschlüsse vorgeschlagen werden.

Da im Wettbewerb Gestaltungsideen zur Einbindung der Hochwasserschutzanlage erarbeitet werden sollen, sind auch Ideen zur Materialität dieser Bauwerke zu unterbreiten.

4.4 Verkehrsplanerische Ziele

Die verkehrliche Ordnung und Gestaltung im Stadthafen muss neu gedacht werden. Motorisierter Individualverkehr ist massiv zu reduzieren, Radverkehr zu ordnen und leichtgänglich zu gestalten und Fußgängern sind großzügige und sichere Bewegungsräume zu eröffnen.

Alle Verkehrsflächen müssen regelkonform und verkehrssicher gestaltet sowie konsequent barrierefrei nach den geltenden Zeichnungen der Stadt (Anlage) ausgebildet werden

und Verkehrsteilnehmer sollen sich im gesamten Stadthafenareal niveaugleich bewegen. Innerhalb des Wettbewerbsareals wird die zentrale Plaza Ausdruck des „Begegnen auf Augenhöhe“ sein.

Für das Plangebiet ist ein funktionsfähiges neues Verkehrskonzept zu entwickeln, für das wesentliche Rahmenbedingungen für den zentralen Teil des Stadthafens durch den Auslober vorgegeben werden.

Die durch die Wettbewerbsteilnehmer zu beachtende Grundidee der Sortierung der Verkehre im zentralen Bereich des Stadthafens wird stadträumlich durch einen Bebauungsrahmen vorgegeben, in welchen sich auch die HALLE 625 einfügt. Dadurch wird die Fläche des Christinenhafens in zwei verkehrlich unterschiedlich zu definierende Zonen aufgeteilt. Im Norden zum Wasser ergibt sich ein großzügiger **Aufenthaltsbereich**, der vor allem Fußgängern vorbehalten ist.

Und südlich der HALLE 625 entsteht ein **Transitbereich** für schnelle Radfahrer und für den im Stadthafen noch notwendigen Pkw- und Lkw-Verkehr.

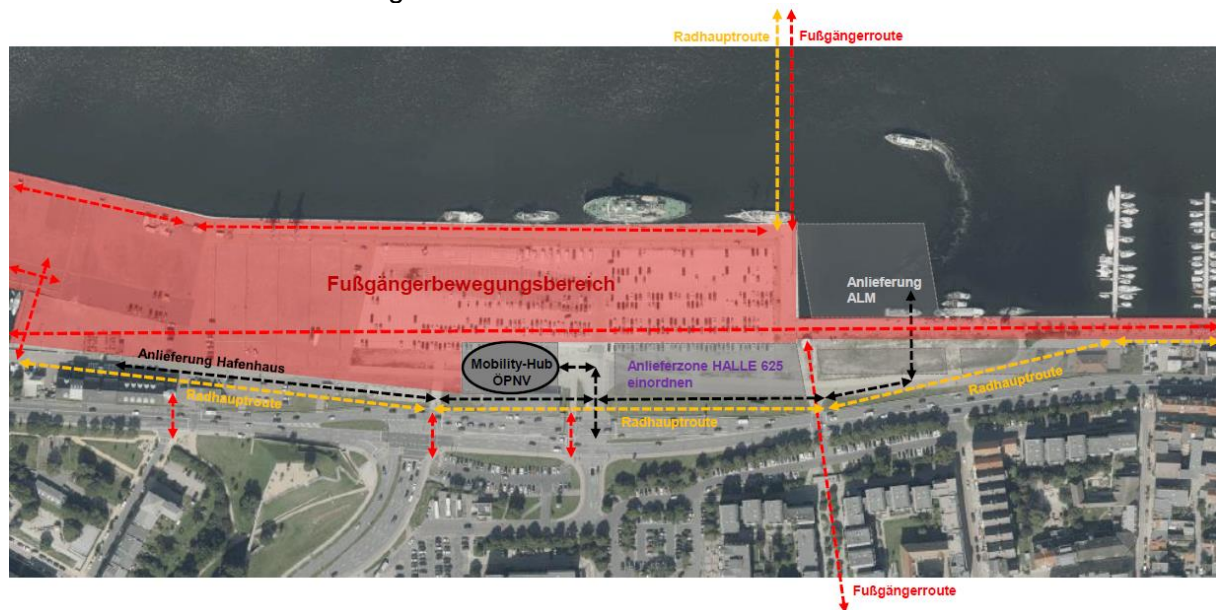


Abb. XX: Schemaplan Verkehrsorganisation Christinenhafen

4.4.1 Fußverkehr

Das Areal des Stadthafens muss zukünftig mit dem Ziel der Entwicklung eines hochwertigen maritim-touristischen Gebietes vor allem den Fußgängern vorbehalten sein. Für Fußgänger sind einerseits kurze Wege wichtig, andererseits sollen aber auch großzügige Flanierbereiche angeboten werden. Hauptbewegungsbereiche und Bewegungsrichtungen der Fußgänger sind im Wettbewerbsareal

- linear entlang der Wasserkante des Stadthafens in West-Ost-Richtung vom Haedgehafen über die Haedgehalbinsel, weiter entlang Kaikante Christinenhafen und über die zukünftige Hafenpromenade am Kempowskiufer bis zur Silohalbinsel,
- linear vom Uniplatz aus dem City-Kernbereich kommend in Süd-Nord-Richtung über die zukünftig die L 22 niveaufrei querende Schnickmannbrücke in den Stadthafen und weiter über die neue Warnowbrücke nach Gehlsdorf,
- gebündelt an mehreren ampelgesteuert vorgegebenen Übergangsstellen über die L 22 von der Kröpeliner-Tor-Vorstadt,
- richtungsfrei auf den großzügigen Flächen des Christinenhafens zwischen den verschiedenen funktionalen Angeboten auf diesen Flächen und in den angrenzenden Neubauten.

Wie im „Schemaplan Verkehrsorganisation Christinenhafen“ dargelegt, sollen die MIV-Verkehre und die schnellen Radverkehre konsequent von den Fußgänerbewegungsbereichen getrennt werden.



Abbildung XX: Plan der zukünftigen Fußgänger- und Radfahrerzugänge zum Stadthafen einschließlich der für Großveranstaltungen notwendigen Fluchtwege

Die Qualifizierung der Flaniermeile entlang der Uferkante mit einer optimalen Breite von mind. 15m ist bei der Entwurfsbearbeitung als Grundgerüst zu berücksichtigen. Gerade die Flächen des Christinenhafens sind als Aufenthaltsbereiche für Fußgänger großflächig zu qualifizieren. Um Nutzungskonflikte mit Radfahren zu minimieren, müssen die Fußgängerbereiche zum Einen direkt am Wasser auf der gesamten Stadthafenlänge hochattraktiv gestaltet werden, um Fußgänger über eine „Positivansprache“ zu animieren, sich entlang der Wasserkante und nicht auf den Radwegen entlang der L 22 in West-Ost-Richtung zu bewegen. Zum Anderen müssen wichtige Fußwegebeziehungen (kurze Wege) dort, wo sie auftreten, auch Angebote für separate Bewegungsflächen (dann eventuell auch parallel zu Radwegen) erhalten.

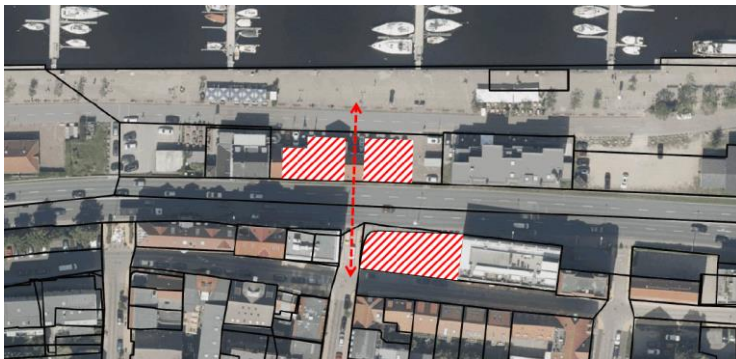


Abb. XX: zukünftige Baustrukturen an der Querung L22 auf Höhe Burgwall mit einer Breite des Sichtachsenfensters von ca. 6m

Niveaugleiche nicht vermeidbare Querungsstellen zwischen Radfahrern auf der zukünftigen West-Ost-Radhauptroute und Fußgängern gibt es auch zukünftig bei den Fußgängerüberwegungen der L 22 an Friedrichstraße, Headgestraße, Kanonsberg, Burgwall (Planung siehe Skizze) und Grubenstraße.

Hier sind wie auch

- an den Querungsstellen der L 22,
- an den Ankommensbereichen sowohl der Warnowbrücke als auch der Schnickmannbrücke im Stadthafen,

wo das Zusammentreffen mit den anderen Verkehrsarten nicht vermieden werden kann, konfliktarme Lösungen anzubieten.

Letztendlich muss im gesamten Stadthafen wie auch Andernorts beim Begegnen auf Augenhöhe das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme gelten, da nicht alle verkehrlichen Konflikte ausgeräumt werden können.

4.4.2 Radwegeverkehr

Das Radschnellwegekonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist bei der Planung der Verkehrsanlagen innerhalb des Stadthafens einzubinden. Im gesamten Wettbewerbsgebiet ist in Längsrichtung zur L 22 als Prinziplösung vom alten Hafenhaus bis zur Grubenstraße für die schnellen Radfahrer eine möglichst ungestörte Radhauptroute im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 6m im Sinne einer Fahrradstraße vorzusehen. Der Abstand der Radhauptroute zur L 22 sollte nicht unter 2,5m liegen.

Dort, wo Radfahrer konsequent allein geführt werden können wie westlich des alten Hafenhauses, kann die Radverkehrsanlage eine Breite von 4m aufweisen.

Eine grundsätzliche räumliche Trennung von Rad- und Fußverkehr ist, wo von der Breite des Stadthafenareals her möglich, wichtig und anzustreben.

Wie sich die Fuß- und Radverkehre im Bereich der Plaza vermischen können soll im Wettbewerb betrachtet werden. Zunächst wird für die Plaza vom Status eines Fußgängerbereiches ausgegangen. Radfahrer auf dem Weg zwischen Warnowbrücke und Radhauptroute müssen deshalb auch formal auf der Plaza Rücksicht auf die Fußgänger nehmen. Gefordert ist zur besseren Orientierung für beide Verkehrsarten z.B. eine in der Platzoberfläche als Führung der Radfahrer dienende Markierung, welche den kürzesten Weg zwischen Brücke und Radroute weist.

Die neue Warnowbrücke wird zusätzlich den touristisch wichtigen internationalen Radweg Berlin – Kopenhagen aufnehmen.

Die niveaufreie Fußgänger- und Radwegeführung über eine neue Brücke zwischen der Schnickmannstraße und dem Stadthafen über die L 22 kann ebenfalls Radverkehr zwischen der Nördlichen Altstadt und dem Stadthafen und weiter auch über die Warnowbrücke aufnehmen. Für Radfahrer ist dies eine langsamere Angebotsroute für einen kurzen Weg vom Uniplatz nach Gehlsdorf.

Zwischen der Grubenstraße und der Warnowbrücke ist die Radroute innerhalb des Stadthafens Teil des sogenannten „Warnowrund“, einer um die Unterwarnow einmal komplett umlaufenden innerstädtischen Rad- und Fußgängeroute, welche den Stadthafen, die Holzhalbinsel, den Osthafen mit dem „Warnowquartier“ als einem neuen innovativen urbanen Gebiet, dem neuen Stadtpark auf der ehemaligen Deponie in Gehlsdorf und den Stadtteil Gehlsdorf über die neue Warnowbrücke zusammenziehen wird.

Für Fahrräder sind im Stadthafen ausreichend Abstellmöglichkeiten nachzuweisen, die auch während Großveranstaltungen wie der Hanse-Sail demontierbar sein können.

4.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Um die Anbindung des Stadthafens an den Öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern, ist eine Busanbindung vorgesehen. Zukünftig wird diese vom Doberaner Platz über die Straße „Am Kanonsberg“ kommend über die Einmündung Fischerstraße bis in den Stadthafen und wieder zurück geführt. Im Stadthafen muss eine Buswendeschleife so eingeordnet werden, dass weder die Radhauptroute noch die MIV-Erschließung für das alte Hafenhaus noch der Fußgänger-Bewegungsbereich nördlich der Baulinie der HALLE 625 eingeschränkt werden.

Im Bereich der Wendeschleife soll es eine Aufstellmöglichkeit für zwei Standardlinienbusse mit einer zu berücksichtigenden Aufstelllänge von jeweils 20m geben.

bei der Ausbildung des Knotens Fischerstraße/L 22 ist zu berücksichtigen, dass die notwendigen Aufstellflächen für den Bus, aber auch für Pkw nicht die Radhauptroute an dieser signalisierten Kreuzung beeinträchtigen.

Die Buswendeschleife soll gleichzeitig als Mobility-Hub zum Umsteigen auf andere umweltfreundliche Verkehrsarten genutzt werden. Er ist modular sowie räumlich und technisch erweiterbar zu konzipieren. Der „Mobilpunkt Stadthafen“ sollte 3-5 Car-Sharing-

Stellplätze, mindestens 10 Bike-Sharing-Stellplätze sowie eine Fahrradreparaturstation beinhalten. Ladestationen für diese Stellplätze sind erforderlich.

Eine maßstabsgerechte Überbauung mit einer zum Mobility-Hub passenden Nutzung der Buswendeschleife wäre denkbar, wenn sie innerhalb des im städtebaulichen Aufgabenteil definierten Bebauungsraumes liegt.

4.4.4 Motorisierter Individualverkehr

Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr wird im Stadthafen radikal auf das funktionelle notwendige Mindestmaß reduziert werden, wenn Fußgänger und Radfahrer bevorzugt werden.

Die Wettbewerbsteilnehmer sollen für die zukünftige funktionelle und bauliche Einordnung des MIV kreative Lösungen anbieten, welche aber auch verkehrsrechtlich umsetzbar und begründbar sein müssen.

Die Erschließung des Wettbewerbsgebietes an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt weiterhin über die beiden Kreuzungen auf Höhe Fischerstraße und Grubenstraße zur L22 am jeweils nördlichen Knotenarm.

Die Verkehrsbelastung an der Fischerstraße nimmt durch den überwiegenden Wegfall des massiven ruhenden Verkehrs erheblich ab, so dass eine Reduzierung von drei auf zwei Fahrspuren möglich ist. Gleichzeitig sollte von Osten kommend auf der L 22 eine neue Rechtsabbiegespur angeordnet werden, welche die Bevorrechtigung der unmittelbar nördlich der L 22 verlaufenden Radhaupttrasse gegenüber dem MIV ermöglicht und einen Rückstau auf der L 22 verhindert.

Die Dimensionierung der Hafenzufahrt an der Grubenstraße muss wie im Bestand mit drei Fahrspuren erhalten bleiben, da sich dieser Knoten auch zukünftig am Rande seiner Leistungsfähigkeit befindet.

Die Dimensionierung der inneren MIV-Erschließung des Stadthafens ist so zu gestalten, dass zukünftige Nutzungsanforderungen erfüllt werden können wie

- Anlieferung sowie Ver- und Entsorgung Kaikante (Hafenbetrieb), Archäologisches Landesmuseum, HALLE 625, altes Hafenhaus und Hafenmeisterei im Westen sowie Gebäude der Häuserzeile Am Strande 1c – 2e im Osten,
- Bauordnungsrechtlich zulässige Parkverkehre und Sicherung der Erreichbarkeit barrierefreier Pkw-Stellplätze für vorhandener bzw. geplanter Gebäude,
- gesicherte Zufahrt für Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge
- Logistikverkehre für Fahrgeschäfte zu Großveranstaltungen (Riesenrad, Karussell usw.),
- Baumaschinen- und Materialtransporte für Hafenbaumaßnahmen wie Schwimmpontons, Ramm- und Krantechnik usw.,
- Verkehre für die Wartung ober- und unterirdischer technischer Anlagen,
- Erreichbarkeit ÖPNV-Buswendeschleife mit Standardbus.

Innere Schleichverkehre zwischen Grubenstraße und Fischerstraße sind zu unterbinden. Gleichwohl wird eine Erschließung des ALM über den Knoten Grubenstraße nicht ausgeschlossen, eine Erschließung über den Knoten Fischerstraße aber favorisiert.

Über den Verkehrsknoten L 22/Grubenstraße ist außerhalb des Wettbewerbsgebietes auch weiterhin die Erreichbarkeit der Tiefgaragen bzw. Parkhäuser auf den Grundstücken Am Strande 3, 3a, 3d, 3e und 4 zu gewährleisten. Ebenso muss die Erreichbarkeit des öffentlichen Parkplatzes auf der Silohalbinsel (außerhalb Wettbewerbsgebiet) sichergestellt bleiben.

Mittelfristig müssen Möglichkeiten ausgelotet werden, wie die zurzeit quantitativ unbegrenzte Erreichbarkeit der Grundstücke Am Strande 2 (Yachtausrüster), 2a (Gaststätte Borwin), 2b (PMR), 2c (Lokschuppen), 2d (Silo1) und 2f (ehemaliger Trafo) und Warnowufer 65, 65a (Hafenhaus und Hafenmeister) auf ein logistisch erforderliches Mindestmaß reduziert werden können.

Gebäudeneubauten wie das Archäologische Landesmuseum oder die HALLE 625 sollen außer zu Behindertenparkplätzen nicht durch den individuellen Pkw-Verkehr angefahren werden, sondern ausschließlich für Anlieferverkehre zugänglich sein.

Insgesamt ist der Anteil der MIV-Verkehrswege im Verhältnis zur Gesamtfläche des Hafens auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die Plaza als potenzieller Fußgängerbereich darf von Pkw und Lkw nur im begründeten Ausnahmefall befahren werden.

Im zentralen Stadthafenbereich am Christinenhafen sind die notwendigen MIV-Verkehre wie im „Schemaplan Verkehrsorganisation Christinenhafen“ in Abb. XX dargelegt südlich einer möglichen Stadthafenbebauungen unmittelbar entlang der L 22 zu führen, um die Hafenflächen nördlich dieser Neubauten konsequent zugunsten der Fußgänger vom Autoverkehr frei zu halten.

Insbesondere die Lkw-Anlieferverkehre für die HALLE 625 und das Archäologischen Landesmuseums könnten nach gegenwärtigem Planungstand den westlich der HALLE 625 anzuordnenden Mobility-Hub als Wendemöglichkeit nutzen.

Ruhender Motorisierter Individualverkehr

Parken muss auf den öffentlichen Flächen des Wettbewerbsgebietes stark reduziert und wildes Parken konsequent unterbunden werden. Es ist auf wenige bauordnungsrechtlich erforderlich Behindertenparkplätze bzw. auf den einen öffentlichen großen Parkplatz auf der Silohalbinsel zu begrenzen. Das Parken ist dann zukünftig nur noch in vorhandenen Parkhäusern und Tiefgaragen bzw. auf den privaten Grundstücken in bauordnungsrechtlich zulässiger Anzahl und auf eindeutig markierten öffentlichen Parkplatzflächen zulässig.

Auch die Anzahl der ebenerdigen Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum für vorhandene Nutzungen in Bestandsgebäuden vom dem Hafenhaus oder der Hafenmeisterei sind künftig auf das bauordnungsrechtlich notwendige Maß zu reduzieren.

Beim Neubau des Archäologischen Landesmuseums und der HALLE 625 auf der Fläche des Christinenhafens sollen innerhalb bzw. im direkten Stadthafenumfeld außer den bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte Mitbürger*innen keine Pkw-Stellplätze ausgewiesen werden, um die Verkehrsbewegungen des MIV im Stadthafen und vor allem auch in seinem zentralen Bereich auf und um die geplante Plaza so gering wie irgend möglich zu halten.

Mittelfristig müssen im Rahmen gesamtstädtischer Betrachtungen Konzepte wie Park+Ride verbunden mit Transfermöglichkeiten durch den ÖPNV, Ride-Sharing-Konzepte oder Bike-Sharing-Konzepte verstärkt angeboten und genutzt werden und können dann auch für den Stadthafens wirksam werden.

4.5 Bauwerke

4.5.1 Gebäudeneubauten

Im Planungswettbewerb sollen die Wettbewerbsteilnehmer im städtebaulichen Ideenteil Vorschläge für die stadträumliche Ausformung der zukünftigen Plaza mit neu im Stadthafen einzuordnenden Gebäuden unterbreiten. Das Archäologische Landesmuseum (ALM) und die HALLE 625 sind dabei als Neubauten gesetzt. Das ALM wird im Wettbewerb lediglich als „Platzhalter“ mit betrachtet, da es 2021 im Rahmen eines eigenen Architekturwettbewerbs zu planen ist. Die HALLE 625 hingegen ist als realisierbarer Entwurf im Planungswettbewerb durchzuarbeiten.

Neu entstehende Gebäude sind mit ihren jeweiligen Nutzungsanforderungen an den Freiraum zu berücksichtigen und im Wettbewerb Vorschläge zu erarbeiten, wie sich diese Nutzungsanforderungen mit den übergreifenden Belangen, wie z.B. der Flaniermeile oder der Großveranstaltungen in Einklang bringen lassen.

4.5.1.1 Neubau Archäologisches Landesmuseum

Die Planung des Neubaus des Archäologischen Landesmuseums ist nicht Gegenstand des Planungswettbewerbs zum Stadthafen. Im Wettbewerb ist das Bauwerk lediglich ein Platzhalter mit Vorgaben zu seiner ungefähren Lage, Dimensionierung und seinen funktionellen Anbindepunkten. Im Planungswettbewerb „Zentraler Bereich Stadthafen Rostock“ soll aus der städtebaulichen Idee zur zentralen Plaza abgeleitet ein Vorschlag entwickelt werden, wie die an das ALM angrenzenden Freiflächen sich in den Gestalt- und Funktionszusammenhang des Stadthafens einbinden lassen.

Mit dem Neubau des ALM wird nach der BUGA im Jahre 2026 begonnen.

Darstellung der Planungsprozesse

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern hat als Flächenland einen umfangreichen archäologischen Fundus aufzuweisen, welcher bis heute nur ungenügend museal präsentiert werden kann. Um in angemessener Weise diese archäologischen Schätze der Öffentlichkeit zeigen zu können, wird im Stadthafen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock der Neubau eines Archäologischen Landesmuseums realisiert. Im neuen Landesmuseum sollen dann Objekte und das umfangreiche Wissen über die archäologisch dokumentierte Landesgeschichte in geeigneter Weise an einem besonderen Standort präsentiert werden.

In Vorbereitung dieses Neubaus wird zurzeit durch das Land ein Planungswettbewerb vorbereitet. Das Wettbewerbsverfahren wird voraussichtlich nach der Durchführung des Planungswettbewerbs für den Rostocker Stadthafen starten.

Wesentliche Ergebnisse zur Freiraumplanung im Stadthafen fließen dann in die Aufgabenstellung für diesen Hochbauwettbewerb ein.

Die Wettbewerbsteilnehmer zum zentralen Bereich des Stadthafens sollen im Rahmen dieses Wettbewerbs für das fiktive Gebäude Ideen für die umliegenden Freiflächen, hier vor allem der Einbindung des Museums in den Platzraum der Plaza und in das Hafenareal entwickeln.

Stadträumliche Einordnung des Gebäudes

Das zukünftige Archäologische Landesmuseum wird als Solitär im zentralen Bereich des Rostocker Stadthafens ein weithin sichtbares Zeichen setzen. Es soll mit der im Stadthafenwettbewerb im Realisierungsteil zu planenden HALLE 625 [Multifunktionshalle] korrespondieren, mit dieser ein Bauensemble bilden und den zukünftigen Stadtraum der zentralen „Plaza“ stadträumlich fassen.

In seiner Dimensionierung ordnet sich der Museumsneubau der Altstadtsilhouette unter, prägt aber trotzdem mit seiner solitären Wirkung ebenso wie die Speicher der Silohalbinsel das Stadtbild mit.

Der Neubau des ALM wird östlich angrenzend an die Freifläche Christinenhafen entstehen, welche zurzeit noch Wasserfläche ist.

Es ist bisher angedacht, diese Baufläche durch Landgewinnung aus der Warnow auszugrenzen. Den Teilnehmern des Architekturwettbewerbs für das ALM soll jedoch freigestellt werden, den Museumsneubau auch als Solitär direkt in der Wasserfläche zu platzieren.

Der Neubau des ALM muss sich in West-Ost-Richtung stadträumlich zwischen den Sichtachsen der Schnickmannstraße und der Wokrenterstraße der angrenzenden Altstadt einordnen.

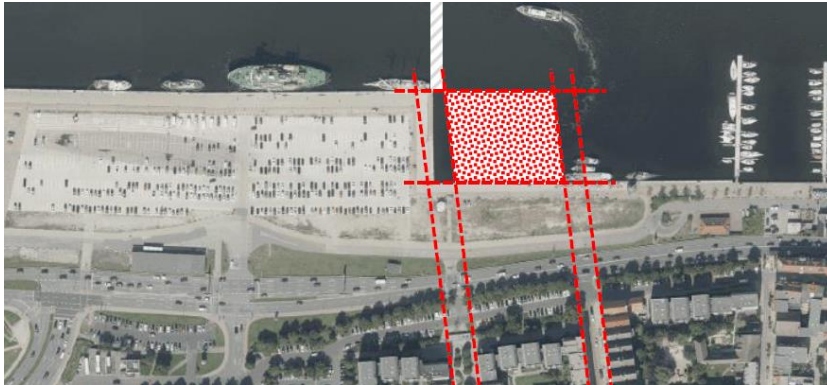


Abb XX: Plan
städtebauliche Einordnung
ALM mit
Bebauungskorridor

In Nord-Süd-Richtung muss es sich zwischen der nördlichen Kaikante der Fläche Christinenhafen und der bestehenden Kaikante der zukünftigen Hafenpromenade am „Kempowskiufer“ einordnen.

Die Dimensionierung und Gestaltung der Aufschüttungsfläche ist variabel, aber in ihrem östlichen Abschluss so zu wählen, dass aus der Blickachse der Wokrenterstraße auch noch Wasserfläche erlebbar bleibt. Nach Norden darf sie wegen der erforderlichen Schifffahrtsbewegungen durch den Klappteil der neuen Warnowbrücke die durch die Kaikante des Christinenhafens definierte Linie nach Norden nicht überschreiten.

Unmittelbar nordwestlich des ALM liegt an der Kaikante der Antrittsbereich der neuen Warnowbrücke, welche für Fußgänger und Radfahrer eine kurze Verbindung zwischen der Historischen Altstadt und dem Stadtteil Gehlsdorf herstellen wird. Die Vorfläche für neue Warnowbrücke ist nur bedingt variabel – Form und Größe sind abhängig von der für den Wettbewerb vorgegebenen Brückentechnik und Brückengestaltung. Als Orientierungsgröße für die voraussichtlich benötigte Fläche können die unter Punkt XX (Verkehrs-Ingenieurbauwerke) angegebenen Abmessungen verwendet werden: Die Brückenvorfläche ist im Rahmen des Freiflächenwettbewerbs mitzugestalten. Wichtig ist hier, dass bei der Dimensionierung und Gestaltung dieser Fläche eine Wartezone für die Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt wird, wenn der Klappteil der neuen Brücke geöffnet ist.

Dimensionierung des Gebäudes

Für den Planungswettbewerb zum Stadthafen kann für das Archäologische Landesmuseum von einer bebauten Fläche von etwa 2.500 m² ausgegangen werden, sofern sich die etwa 6.500 m² Bruttogeschossfläche (BGF) auf drei Ebenen verteilen. Die Höhe des Bauwerkes wird ab der Eingangsebene zwischen 21m und 22 m liegen.

Nutzungskonzept des Gebäudes

Wesentliche Nutzungsbereiche des zukünftigen Museumsgebäudes sind die Dauerausstellungsfläche, die mit den erforderlichen Serviceflächen etwa 2.400 m² (BGF) einnehmen wird, eine Fläche für wechselnde Sonderausstellungen mit etwa 500 m² (BGF), ein großzügiges Foyer, ein Andienungsbereich, der vollständig mit LKW befahrbar sein soll, Verwaltungs- und Technikflächen, sowie ein Konferenzbereich und ein Museumscafé. Die Hauptausstellungsfläche soll horizontal weitgehend zusammenhängend sein und wie die Sonderausstellungsfläche mit einer lichten Raumhöhe von mindestens sechs Metern geplant werden. Die Nutzung von Dachflächen für außergastronomische Zwecke soll in dem nachfolgenden Architekturwettbewerb mitbetrachtet werden.

Hochwasserschutz

Das nach Westen und Süden an das Baufeld des ALM anschließende Stadthafengelände wird umlaufend von gegenwärtig etwa 2,00m über NHN auf zukünftig 3,54m über NHN hochwassersicher aufgehöhht. Dies ist der funktionelle Anbindepunkt des ALM. Im Übergang zur östlich anschließenden zukünftigen Hafenpromenade am „Kempowskiufer“ senkt sich das Gelände dann wieder auf die vorhandene Bestandshöhe von etwa 2,00m über NHN ab. Damit befindet sich der gesamte Museumsneubau auf einer hochwassersicheren Höhe. Ob sich Teilbereiche der Wasserkante des Museumsbaufeldes wieder auf eine niedrigere Höhe absenken, damit Museumsbesucher bzw. Spaziergänger dem Wasser näher sein können, ist im Planungswettbewerb zum Stadthafen zu betrachten.

Freiraum und Verkehrsanbindung

Der Museumsneubau soll an seiner Westseite mit einer Orientierung zur zentralen Plaza einen repräsentativen Eingang erhalten. Anbindend an die Verkehrsflächen des Stadthafens ist an der Südseite des Neubaus eine Gebäudeanlieferung für LKW bis 12 t erforderlich.

Für die Positionierung des Museumsneubaus soll im nachfolgenden Architekturwettbewerb größtmögliche Flexibilität erhalten bleiben. Als Vorgabe für den Architekturwettbewerb sind daher Gestaltungsgrundsätze für die umgebenden Freiräume zu formulieren, die sowohl die Anordnung des Baukörpers innerhalb einer Aufschüttungsfläche mit und ohne Ausbildung einer Hafenkante als auch einen frei im Wasser positionierten Solitär zulassen.

Ein zum Thema „Archäologie“ passender musealer Kinderspielplatz ist für die museumspädagogische Bildung wichtig und in einem noch wahrnehmbaren Bezug zum Museumsbau im Wettbewerbsareal vorzuschlagen. Im Wettbewerb wird dazu keine inhaltliche Durcharbeitung eines solchen Spielplatzes erwartet – die Ausweisung der Fläche und sinnhafte Wegebeziehungen sind hier ausreichend. Die Inhalte des Spielplatzes werden zu einem späteren Zeitpunkt in Verbindung mit der inhaltlichen Ausgestaltung des Museums geklärt.

4.5.1.2 Neubau HALLE 625

Darstellung der Planungsprozesse

Im Rahmen des Planungswettbewerbs „Zentraler Bereich Stadthafen Rostock“ ist ein realisierbarer Wettbewerbsentwurf für die HALLE 625 einzureichen. Über den städtebaulichen Ideenteil ist ein Vorschlag zu erarbeiten, wie sich die Halle genau im Stadthafen einordnet. Ebenfalls im Planungswettbewerb ist sie dann im Sinne einer realisierbaren Vorplanung durchzuarbeiten.

Eine Realisierung der HALLE 625 bis zur BUGA 2025 ist vorgesehen.

Stadträumliche Einordnung und Dimensionierung des Gebäudes

Die zukünftige Multifunktionshalle ist Teil des Bauensembles um die zu entwickelnde zentrale Plaza.

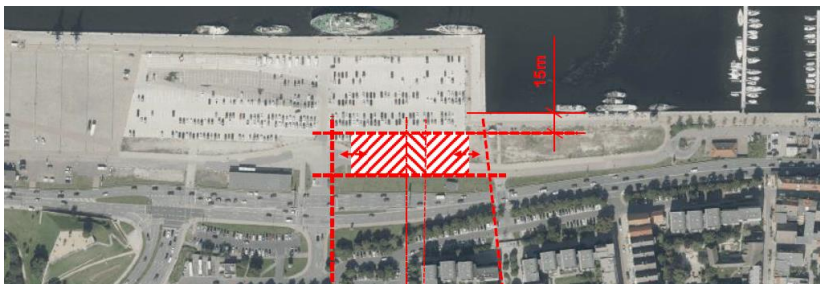
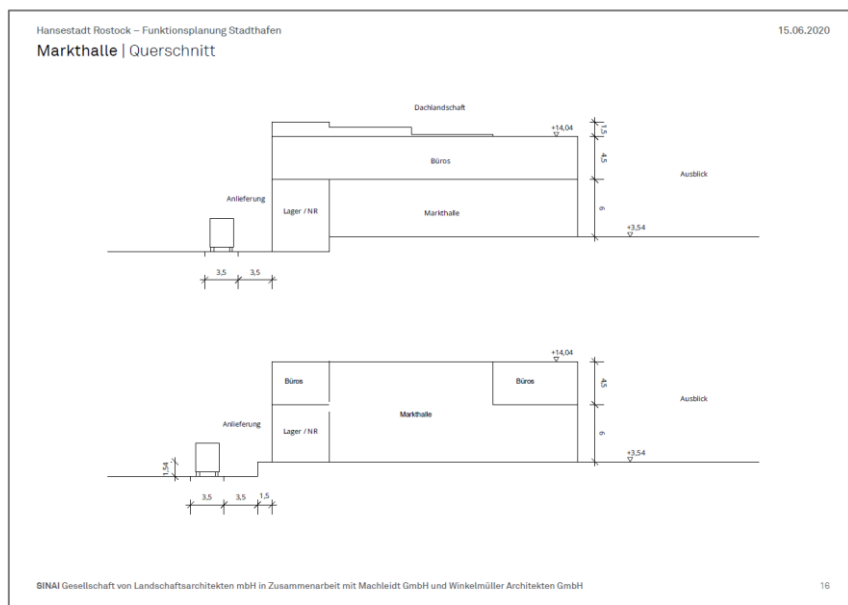


Abb XX: Bebauungsraum für HALLE 625

Das Gebäude begrenzt diesen neuen Stadtplatz im Südwesten und ordnet sich gleichzeitig in den für den Planungswettbewerb vorgegebenen Korridor möglicher Bebauung entlang der L22 ein. Aus der Funktionalität der HALLE 625 ergibt sich (bisher) die Notwendigkeit der Brechung der Sichtachse der Badstüberstraße. Mit dieser Problematik sollen sich die Wettbewerbsteilnehmer bei der Einordnung des Gebäudes, seiner inneren Funktionalität und der Ausbildung des Baukörpers auseinandersetzen und Vorschläge unterbreiten, wie diese Blickachse in der Baukörperausbildung bzw. -gestaltung abgebildet werden könnte.

Durch die Positionierung der HALLE 625 südlich zur L 22 kann sich zum Wasser nördlich der HALLE 625 ein großzügiger Platz- und Bewegungsraum für Fußgänger zwischen der Multifunktionshalle, dem ALM und der Kaikante öffnen. Das Gebäude der Multifunktionshalle kann gestalterisch und ggf. auch funktionell mit der Geh- und Radwegbrücke „Schnickmannbrücke“ zusammen gedacht werden, wobei zu beachten ist, dass Halle und Brücke von zwei verschiedenen Bauherren zu realisieren sind.

Für die Einordnung des Baukörpers der Multifunktionshalle lassen sich folgende Rahmenbedingungen formulieren:



Schemaquerschnitte
Multifunktionshalle (© sinai)

- Gebäudehöhe ca. 12-14,5m über NHN
- Außenmaße der Markthalle ca. 90m x 32m,
- zweigeschossiges Gebäude mit Raumhöhen entsprechen der Nutzungsanforderungen an eine Multifunktionshalle und ergänzende experimentelle Büro- und Gastronomienutzungen,
- Freihalten der Bewegungsachsen für Fußgänger und Radfahrer in West-Ost-Richtung entlang des Stadthafens; deshalb zwingend anordnen der Halle an einer gegenüber der Kaikante der angrenzenden Promenade 15m zurückspringenden Baulinie
- Dachaufsicht vom Altstadthügel sichtbare fünfte und deshalb anspruchsvoll zu gestaltende Fassade.

Nutzungskonzept des Gebäudes

Die HALLE 625 wird sich in einen Hallenteil und in einen sonstigen Nutzungsteil aufgliedern. Oberste Priorität bei der Konzipierung der HALLE 625 hat eine multifunktionale Nutzbarkeit des Bauwerkes. Vor allem der Hallenbereich muss sehr flexibel nutzbar sein.

Optimale Kernnutzung der neuen Halle kann ein Frischemarkt sein. Zur Stärkung dieser Nutzung ist angedacht, die Halle mit weiteren angelagerten Nutzungen wie zum Beispiel Gastronomie im Sinne einer Street-Food-Halle, einem Event- und Veranstaltungsbereich eventuell sogar auf den Flächen bzw. auf Teilflächen der Marktnutzung und weiteren

Nutzungen, welche sich aus der besonderen Lage im Stadthafen ergeben, anzureichern. Alle im Weiteren beschriebenen Nutzungsarten sind im Einklang mit den Anforderungen des im Flächennutzungsplan definierten „Sondergebiet Stadthafen“ zu entwickeln.

Frischemarkt

Die Ankernutzung für das Hallengebäude sollte idealerweise im Sinne einer Markthalle ein Frischemarkt sein. Diese Frischemarktnutzung „unter Dach“ kann sich in das Nutzungsgefüge der an verschiedenen Tagen in der Woche stattfindenden Frischemärkte in Warnemünde, Lichtenhagen, Lütten-Klein, Reutershagen, in der Innenstadt am Ulmenmarkt, am Doberaner Platz, auf dem Margaretenplatz und auf dem Neuen Markt, in Gehlsdorf und in Toitenwinkel einbinden und damit das Angebotssortiment bei Nahrungs- und Genussmitteln sehr positiv ergänzen.

Durch die Lage im zentralen Bereich des Stadthafens stärkt eine Frischemarktnutzung im Christinenhafen auch den südlich, unmittelbar angrenzenden City-Kernbereich mit seiner oberzentralen Bedeutung.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass sich die Frischemarktnutzung im Sinne einer „Markthalle als Erlebnisort“ mit anderen geeigneten Nutzungsarten wie z.B. Gastronomie und Event verbindet. Temporäre Marktstände unter freiem Himmel können die Markthallennutzung ergänzen.

Gastronomie

Gastronomische Nutzungen, ob in Form kleinerer individueller Gastronomieangebote oder als Street-Food-Halle fügen sich in den Stadthafen ein und funktionieren an der Wasserkante und entlang der Bummelmeile schon heute. Diese Nutzung lässt sich hervorragend mit einer Frischemarktnutzung kombinieren und es gibt gute Synergieeffekte. Auch die Nachbarschaften zu einer Tourist-Information und zu den Büroarbeitsplätzen wirken sich positiv auf das Gastronomiegeschäft aus. Auch zu dieser Nutzung sind Freisitze denkbar.

Veranstaltung/Event/Messe/Kultur

Im Interesse einer flexiblen Nutzbarkeit der HALLE 625 ist es wichtig, das Gebäude so zu konzipieren, dass auf den Flächen für den Frischemarkt auch andere Nutzungen wie Messen, Events oder auch Veranstaltungen kultureller oder anderer Art stattfinden können.

Eine Verbindung zu gastronomischen Angeboten und zu möglichen Büroarbeitsplätzen ist förderlich.

Sport und Freizeit

Ebenfalls unter dem Gesichtspunkt einer flexiblen Nutzbarkeit der Hauptflächen einer zukünftigen Multifunktionshalle bietet sich eine sportliche Nutzung z.B. für Tennis, Volleyball/Beachvolleyball (7m Raumhöhe!) oder Bouldering an.

Tourismus

Absolut standortspezifisch für die Multifunktionshalle im Stadthafen ist die Einordnung des Hanse-Sail-Büros, der Tourismuszentrale R&W und dem in Kooperation mit diesem arbeitenden Hanse-Sail-Verein (Nutzungsprofil in der Anlage). Über diesen wird z.B. der gesamte Ticketverkauf für das Mitsegeln während der Hanse-Sail organisiert.

Es bietet sich an, die öffentlichen Nutzungsbereiche der Tourist-Information mit einem von außen erreichbaren öffentlichen WC zu kombinieren.

Weitere Mitnutzungen z.B. des Ticket & Info-Center-Bereiches für den Ticketverkauf der in Nachbarschaft zur zukünftigen Multifunktionshalle anlegenden „Blauen Flotte“ und weitere hafenbedingte Serviceleistungen z.B. für kleine Kreuzfahrtschiffe sind denkbar.

Büro

Klar definierte Vorgaben für die Art und Nutzung von Büroarbeitsplätzen liegen von der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde vor, welche im vorherigen Nutzungsabschnitt zum Tourismus bereits aufgeführt worden sind.

Büroräume für den Frischemarktnutzer sind ebenfalls erforderlich (Umfang ca. 3m x 25 m²).

Zusätzlich gibt es die Idee, Arbeitsplätze der Kreativwirtschaft (Co-Working) im Bereich des Christinenhafens anzusiedeln. Das passt an diesen Standort, aber die notwendigen Flächengrößen sind erst noch zu klären. Hier steht die Idee im Raum, dafür bis zu 1500m² NFL anzubieten. Alternativ muss auch die Integration des städtischen Hafen- und Seemannsamtes einschließlich seiner Stadthafenmeisterei möglich sein.

Flächenbilanz

In der städtebaulichen Funktionsstudie sind die Außenmaße der neuen Multifunktionshalle vorläufig mit 90m x 32m definiert. Bei einer Zweigeschossigkeit ergibt sich damit eine Nutzfläche von etwa 4.600m². Bei der Annahme, dass es eine Erdgeschossenebene mit einer Raumhöhe von etwa 6m und eine weitere Ebene im 1. Obergeschoss mit einer Raumhöhe von etwa 4,5m geben kann, kann sich folgende Nutzungszuordnung ergeben:

- Erdgeschoss: Frischemarkt/weitere Hallennutzungen	≈ 1000m² NFI
Anlieferung/Lager etc.	≈ 300m² NFI
TZR&W	≈ 450m² NFI
Gastronomie & Event	≈ 550m² NFI
- 1. Obergeschoss: TZR&W	≈ 650m² NFI
Hafen- und Seemannsamt	≈ 500m² NFI
Büros Marktbetreiber etc.	≈ 350m² NFI
Gastro & Event bzw.	
Co-Working & Innovation	≈ 800m² NFI

Im Erdgeschoss lässt sich der Frischemarkt sinnvoll mit der Gastronomie verbinden und ergänzend können im Erdgeschoss der Ticket- und Infobereich der TZR&W, dazu ein Veranstaltungsraum der TZR&W und das Traditionszimmer des Hanse- und Hanse-Sail-Traditionszimmers angeboten werden.

Im 1. Obergeschoss ist die Einordnung der Büroräume der TZR&W mit dem Hanse-Sail-Büro und dem Hanse-Sail-Verein sinnvoll. Ebenso kann dort der Hauptverwaltungsort des städtischen Hafen- und Seemannsamtes eingeordnet werden. Diese Büronutzungen im 1. Obergeschoss kann ergänzt werden um weitere Büronutzungen z.B. des Marktbetreibers.

Die verbleibenden 800m² Nutzfläche können variabel genutzt werden z.B.

- für ergänzende Gastronomie mit Eventflächen und ggf. einem Luftraum über dem Markthallenbereich,
- innovativen Büro- und Arbeitsflächen für Co-Working-Projekte
- der Integration der Personalfächen der Stadthafenmeisterei (70m²)

Zusätzlich ist die Frage zu klären, ob auf einigen Bereichen der Dachfläche die Anordnung von Dachterrassen über dem 1. Obergeschoss möglich ist.

Erkennbar wird den Wettbewerbsteilnehmern ein Nutzungsspektrum angeboten, welches sich baulich in einem multifunktional nutzbaren Hallenteil über ein oder zwei Etagen mit oder ohne Luftraum und mit oder ohne Galerie und in einem im Erdgeschoss ergänzenden öffentlich nutzbaren Gewerbeteil und einem gewerblich nutzbaren Obergeschoss abbilden soll. Je nach Art der Ausbildung des Hallenteils in seiner Raumhöhe variiert dann auch die Nutzflächengröße des 1. Obergeschosses.

Hochwasserschutz

Die HALLE 625 und eventuelle weitere Neubauten können gleichzeitig als Teil des Hochwasserschutzbauwerkes dem Hochwasserschutzdienen. Konzeptionell wird davon ausgegangen, dass die zukünftige zentrale Plaza auf eine Hochwasserschutzhöhe von 3,54m über NHN angehoben wird.

Freiraum und Verkehrsanbindung

Für die konzipierten Nutzungen sollten mehrere im Nutzungsgefüge des Stadthafens gut positionierte ebenerdige Zugänge ebenso berücksichtigt werden wie die Einordnung entsprechender Freiraumfunktionen wie z.B. Gastronomiefreisitze oder Märkte unter freiem Himmel. Eine Anlieferung von Süden oder von Westen außerhalb des Fußgänger Aufenthaltsbereiches muss erfolgen können und die Nähe Bushaltestelle (Mobility-Hub) ist eine wichtige funktionale Verbindung. Alle Nutzungen im Freiraum müssen sich in die „Plaza“, den Flanierbereich entlang der Hafenkante und die angrenzenden Freiflächen für die jährlichen Großveranstaltungen einfügen.

Bauordnungsrechtlich notwendige Pkw-Stellplätze sollen nicht innerhalb der HALLE 625, sondern auf der gegenüberliegenden Seite der L 22 in einem dort ebenfalls neu zu errichtenden Parkhaus an der Fischerstraße untergebracht werden und müssen dort durch eine Baulasteintragung gesichert werden.

4.5.1.3 Neubau Hafenmeisterei

Die Hafenmeisterei des Rostocker Hafen- und Seemannsamts hat im Rostocker Stadthafen zurzeit zwei Standorte. Die Büros sind im Gebäude Warnowufer 65a westlich des alten Hafenhauses untergebracht und Lager- und Werkstattflächen sowie Garagenstellplätze befinden sich in der Großgarage Am Strande 1a. Da die Großgarage abgebrochen wird, müssen die dort untergebrachten Funktionen des Hafen- und Seemannsamtes (und des Hanse-Sail-Büros) anderweitig im Stadthafen eingeordnet werden.



Abb. XX: Lageplan mit Bestandsgebäuden der Hafenmeisterei

Die Wettbewerbsteilnehmer sollen im Ideenteil Vorschläge unterbreiten, wo zukünftig die Hafenmeisterei untergebracht werden kann. Dies kann ein separater Neubau innerhalb des Wettbewerbsareals zwischen Friedrichstraße und Schnickmannstraße sein, aber auch die Integration in ein größeres Gebäude wie die HALLE 625 gemeinsam mit einem neuen Verwaltungsstandort des städtischen Hafen- und Seemannsamtes ist möglich. Aus Nutzersicht ist ein zentraler und der Warnowbrücke naher Standort ideal.

Aufgegliedert in einen Büro- und einen Techniktrakt sind die Nutzungsanforderungen der Hafenmeisterei im Stadthafen in der Anlage dargestellt, wobei die Personalräume und einige Flächenbedarfe für Technik und Material zur Aufrechterhaltung des Hafenbetriebes (Radlader, Dienstfahrzeuge und Anhänger, Werkstatt und Materiallager, Rettungs- und Reparaturmittel) zwingend im Stadthafen untergebracht werden müssen. Für flächenintensivere Lagerbedarfe können ggf. auch Flächen bzw. Baulichkeiten außerhalb des Stadthafens gefunden werden.

Eine Unterbringung aller Bedarfe unter einem Dach wird vom Fachamt aber als optimale anzustrebende Lösung gesehen.

4.5.1.4 Erweiterung RSC 92

Der Rostocker Segelverein Citybootshafen e.V. hat sein Domizil und seine Winterlagerflächen im Gebäude Warnowufer 64 auf Höhe Friedrichstraße. Sowohl das Vereinsgebäude als auch das danebenstehende Gaststättengebäude Warnowufer 64a sind stadtplanerisch durchdacht platziert nach 1990 als die Blickachse der Friedrichstraße flankierende Neubauten errichtet worden.



Abb. XX: Lageplan mit Bestandsgebäude und Winterlagerfläche RSC 92

Der RSC 92, einer der tragenden Säulen im Segelsport und in der Jugendarbeit in Rostock, beabsichtigt sein Vereinsgebäude mit der Lagerhalle zu erweitern (Nutzungskonzept siehe Anlage).

Die Wettbewerbsteilnehmer sollen im städtebaulichen Ideenteil darüber nachdenken, wo sich ein möglicher Erweiterungsneubau in Korrespondenz zum vorhandenen Vereinsgebäude und seinen Winterlagerflächen entwickeln könnte. Zu bedenken ist dabei, dass der verbleibende Bewegungsraum für Fußgänger und Radfahrer in diesem Abschnitt des Stadthafens zwischen dem vorhandenen Vereinsgebäude und seinen Winterlagerflächen auf der einen Seite und der Kaikante des Haedgehafens sehr schmal ist.

Die Einordnung einer öffentlichen Toilette in diesem potentiellen Neubau wäre möglich.

4.5.1.5 Neubau Öffentliche WC-Anlagen

Die Einordnung öffentlicher WC-Anlagen ist von den Wettbewerbsteilnehmern mitzudenken.

Die aktuelle Bedarfskonzeption der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sieht in den Kernbereichen touristischer Schwerpunkte der Stadt einen Abstand zwischen öffentlichen Toiletten von nicht mehr als 250m vor. Vor diesem Hintergrund entsteht großzügig veranschlagt für den Stadthafen ein Bedarf von vier öffentlichen Toiletten innerhalb des Wettbewerbsgebietes.



Abbildung XX: Karte heutiger öffentlicher WC-Anlagen im oder in der Nähe des Stadthafens (Geoportal HRO)

Vorhandene öffentliche WC-Anlagen gibt es im Stadthafen an den Standorten Am Strande 1c und Am Strande 2g, sowie durch die L 22 vom Stadthafen abgeschnittenen in der Fischerstraße 5. Man sollte davon ausgehen, dass das durch einen Neubau im Rahmen eines neuen städtebaulichen Konzeptes zu ersetzende öffentliche WC an der Fischerstraße 5 durch die Barrierewirkung der L 22 nicht gut durch die Besucher des Stadthafens genutzt werden kann.

Aus diesen Rahmenbedingungen ergibt sich ein praktischer Mindestbedarf im Bereich der Plaza (an deren Westkante) und am Haedgehafen. Beide zukünftigen Standorte sollten Toiletten in ausreichender Anzahl bieten und wenn möglich in neu zu errichtende Gebäude (RSC 92, HALLE 625) integriert werden.

4.5.2 Ingenieurbauwerke

4.5.2.1 Neubau Warnowbrücke

Die Warnowbrücke ist nicht Gegenstand des Planungswettbewerbs zum zentralen Bereich des Stadthafens, muss aber mit ihrem Antrittspunkt und den zukünftig verschiedenen Geländehöhen zwischen Hafenkante und Brückenhöhe in die Hafenplanung integriert werden. Die Vorplanungsunterlagen für die Warnowbrücke sind eine verbindliche Vorgabe für den Planungswettbewerb zum Stadthafen.

Rostock beabsichtigt als eine wesentliche Stadtentwicklungsmaßnahme den Bau einer 6m breiten Fuß- und Radwegebrücke über die Warnow, wobei Fuß- und Radweg auf der Brücke getrennt werden sollen. Die Brücke wird im nord-östlichen Bereich des Christinenhafens anbinden. Nahe dem Stadthafen soll sie etwa 40 m nördlich der Kaikante über einen Öffnungsmechanismus verfügen, um auch größeren Schiffen im Bereich der vorhandenen Fahrrinne eine Durchfahrt zu ermöglichen.

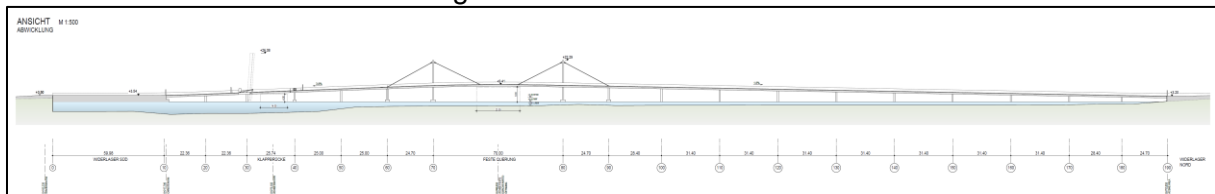


Abb XX: Ansicht der neuen Warnowbrücke von Osten

Die Anbindebedingungen dieses Brückenbauwerkes sowohl im Stadthafen als auch in Gehlsdorf - wurden im Rahmen der Brückenvorplanung festgelegt. Dabei sind die erforderliche Nutzungsdauer für die Brücke, sowie aktuelle Prognosen zu steigenden Wasserständen und der Hochwasserschutz berücksichtigt. Die Anbindehöhe der Brücke an der Kaikante im Stadthafen liegt demnach bei 3,54m über NHN. Die Platzfläche der zukünftigen Plaza muss auf diesen Höhenunterschied zur gegenwärtigen Höhenlage der Flächen des Christinenhafens, welche mit Bestandshöhen zwischen 1,60 m und 2,00 m und auf die zu erhaltenden Höhen der Kaikanten von etwa 2,00 m liegen, reagieren.

Die Kaikante wird im Bereich des zukünftigen Brückenwiderlagers einen ca. 1 m bis 2 m breiten Vorsprung in Richtung Gewässer haben. Südlich davon befindet sich das Brückenwiderlager Süd mit integriertem Technikraum. Anschließend erstreckt sich bis zum Kempowskiufer (Schiffsliègeplatz 84) die Vorlandbrücke. Bei der Vorlandbrücke handelt es sich um eine, parallel zu aktuellen Kaianlage Christinenhafen (Schiffsliègeplatz 83 S), aufgeständerte überschütteten Betonplatte. Die Überdeckung beträgt ca. 2,00 m. Gründung, Bodenplatte, seitliche Spundwand und Überschüttung werden im Rahmen der Brückenbaumaßnahme realisiert. Die Vorlandbrücke wird später Teil der Platzfläche der zentralen Plaza und soll in ihrer Gestaltung im Oberflächenmaterial dieser Platzfläche durch die Wettbewerbsteilnehmer mit geplant werden.

Am o.g. südlichen Brückenwiderlager, dem eigentlichen Brückenantritt sind sowohl der Aufbau (rutschfeste Betonoberfläche) als auch die verkehrliche Trennung in Rad- und Gehwegbereiche (Radfahrer auf Westseite, Fußgänger auf Ostseite) festgesetzt. Das Geländer der Brücke wird in Richtung der Vorlandbrücke bis ca. 15 m von der jetzigen Kaikante fortgeführt.

Unmittelbar neben dem Geländer liegt östlich der Zugang zum Technikraum, Die Vorplanung sieht eine Zugang über Bodentore und Montageluke (Gesamtmaß ca. 5,5 m x 1,20) vor. Die Tore und Luken sind gegen Überfahung zu sichern. Das ist im Rahmen des Wettbewerbes Stadthafen zu realisieren.

Oberhalb der Spundwand (zum zukünftigen Baufeld des ALM) wird ein Geländer erforderlich. In Abhängigkeit von der Positionierung des ALM auf einer eingespundeten Landgewinnungsfläche oder frei in der Wasserfläche stehend und der daraus resultierenden Flächengestaltung kann das Geländer ggf. wieder zurückgebaut und die Spundwand in ihrer Höhe auch eingekürzt werden. Es ist zu überlegen, wie der Übergang zwischen Geländer und Kaikante ohne Geländer gestaltet werden kann. Wichtig ist auch, dass auf dieser Fläche die Wartezone für die Fußgänger und Radfahrer bei der Gestaltung berücksichtigt wird, wenn die Brücke offen ist, auch wenn der Hauptteil der Nutzer bei geschlossener Brücke auf der Brücke warten wird, denn die Sperrung der Brücke wird in unmittelbarer Nähe zum beweglichen Brückenteil (Abstand von der Kaikante ca. 40 m) erfolgen. Dem entsprechend wird der Hauptwartebereich für die Fußgänger und Radfahrer auf der Brücke sein.

Für die Brücken-Bewirtschaftung ist eine beidseitige Befahrung der Brücke durch Reinigungs- und Winterdienstfahrzeuge, sowie durch Fahrzeuge für die Brückenprüfung und Wartung zu gewährleisten. Die Befahrung der o.g. Fahrzeuge über die Flächen des Stadthafens ist vorzusehen. Die Abpollerung der Brücke gegen unbefugtes Befahren wird im Rahmen der Brückenplanung im Bereich der Brückenwiderlager vorgesehen.

4.5.2.2 Neubau Schnickmannbrücke

Im Rahmen des Planungswettbewerbs „Zentraler Bereich Stadthafen Rostock“ ist ein realisierbarer Wettbewerbsentwurf für die Schnickmannbrücke einzureichen. Über den städtebaulichen Ideenteil ist ein Vorschlag zu erarbeiten, wie sich eine Fußgänger und Radwegebrücke im Stadtraum der L 22 positioniert, sowohl auf der Altstadtseite sensibel in den Straßenraum der Schnickmannstraße einfügt als auch im Stadthafen auf das Höhenniveau der zukünftigen Plaza hinabschwingt und ggf. mit der HALLE 625 korrespondiert (siehe Städtebau).

Anschließend ist die Schnickmannbrücke im Sinne einer realisierbaren Vorplanung durchzuarbeiten, so dass das Bauwerk bis zur BUGA 2025 errichtet werden kann.

Ihr kommt im Innenstadtgefüge eine besondere Bedeutung zu. Der Straßenraum der Schnickmannstraße ist Teilabschnitt einer hochwertig gestalteten und mit Kunstwerke zusätzlich aufgewerteten städtebaulichen Achse, welche sich vom Universitätsplatz mit der Kröpeliner Straße durch die Breite Straße, die Lange Straße querend dann durch die Nördliche Altstadt und hier durch die Schnickmannstraße bis an den Stadthafen zieht.

Und die wichtige Verbindung über die L 22 in den Stadthafen fehlt bis heute und ist bisher lediglich durch eine ampelgesteuerte dem MIV untergeordnete und für die zukünftigen Anforderungen unzureichende niveaugleiche Fußgänger- und Radfahrerquerung der Landesstraße hergestellt.

Aufgrund ihrer besonderen stadtstrukturellen Bedeutung soll diese Straßenquerung niveaufrei als barrierefreie Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die L 22 ausgebildet werden.

Die Idee einer Querung mit einer Brücke entstand bereits in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Neubebauung von Teilen der Nördlichen Altstadt. Damals wurde am unteren Ende der Schnickmannstraße eine Bastion ausgeformt, von deren Nordostecke in einem weiten u-förmigen Schwung eine Fußgängerbrücke über die L 22 in den Stadthafen hinübergleiten sollte. Mit der Wiederaufnahme dieser Idee der niveaufreien Überquerung der Landestraße „Am Strande“ in Brückenform besteht die einmalige Chance, das Bauensemble der Nördlichen Altstadt im Sinne seiner Entstehungszeit durch behutsames Einfügen dieser Brücke in den Stadtraum vervollständigen zu können. Zwingend in diese Überlegungen einzubinden ist die planerische Auseinandersetzung mit der vorhandenen Bastion mit dem in der Straßenachse stehenden Kunstwerk „Segel im Wind“ von Achim Kühn aus dem Jahre 1988. Diese Bastion bildete den Abschluss des Straßenraumes und war ursprünglich gleichzeitig wie schon erläutert als Widerleger für die Fußgängerbrücke über die L 22 gedacht. Die Brückenzugänge waren allerdings allein über Treppen und Aufzügen angedacht. Nach

heutigen Gesichtspunkten notwendiger Barrierefreiheit sind für die Brücke andere Lösungen zu finden.

Die Metallplastik von Achim Kühn ist Teil eines „Kunstpfares“, welcher die Stadträume vom Universitätsplatz beginnend mit dem „Brunnen der Lebensfreude“ von Jo Jastram und Reinhard Dietrich, über die Breite Straße mit den beiden Plastiken „Die Welle“ und „Der Fluss“ von Dorothea Maroske über die Plastiken „Liegende“ von Reinhard Buch und „Quelle, Wasser und Ufer“ von Wolfgang Friedrich an der Ecke Lange Straße/Schnickmannstraße“ weitergehend mit dem Wasserlauf im oberen Abschnitt der Schnickmannstraße aufwertet und gliedert. Auch stadträumlich ist es deshalb sehr wesentlich, das Kunstwerk von Achim Kühn zukünftig am unteren Ende der Schnickmannstraße gut zu positionieren.

Ein Start der neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke in der Sicht- und Bewegungsachse des Straßenraumes der „Schnickmannstraße“ spiegelt die städtebauliche Idee des gemeinsamen Erlebens von Schnickmannbrücke und neuer Warnowquerung aus der Fußgänger- und Radfahrerperspektive am besten wider, wobei die neue Brücke nur soweit wie für die Herstellung der Barrierefreiheit zwingend erforderlich in den Straßenraum eingreifen sollte (bis maximal 25m). Eine lineare Weiterführung der Brücke in den Stadthafen wird nicht gefordert. Im Wettbewerb ist ein stadträumliches Zusammendenken von Brücke, Bastion und vorhandenem Kunstwerk notwendig. Bei Bedarf ist dieses erlebbar aus der Schnickmannstraße neu zu positionieren. Ein Start der Brücke in der Achse der Schnickmannstraße ist gewünscht, wird aber nicht zwingend vorgegeben. Außerdem sind Vorschläge zu unterbreiten, wie die Radfahrer in der hängigen Topografie der Nördlichen Altstadt auch von der unteren Strandstraße über die obere Strandstraße optimal zum Brückenanfang geführt werden können.

Im Übergangsbereich zum Stadthafen ist die auf der Linie der ehemaligen Stadtmauer stehende und als „Grüne Stadtmauer“ konzipierte Baumreihe zwischen Strandstraße und Am Strande zu respektieren und zu erhalten.

Die Brücke ist in einer Breite ihrer Bewegungsflächen von mindestens 4,5m (gemeinsamer Geh- und Radweg) auszubilden und kann in ihrem Verlauf in der Breite variieren. Für Radfahrer ist sie nicht als schnelle Wegeverbindung gedacht. Die Belastung der Brücke ist für Wartungsfahrzeuge und für Fahrzeuge des Reinigungs- und Winterdienstes mit einer Achslast von 6,5t auszulegen.

Folgende Mindestmaße der lichten Brückenhöhen sind einzuhalten:

- untere „Strandstraße“ mind. 2,60m für Radfahrerunterfahrung geeignet (für MIV gesperrt)
- L 22 „Am Strande“ mind. 4,70m für MIV,
- Zuwegung zu Archäologischem Landesmuseum im Stadthafen mind. 4,5m für MIV.

Um eine möglichst geringere Einbindelänge der zukünftigen Brücke in die Nördliche Altstadt zu erhalten, wäre eine Reduzierung der Straßenhöhe der L 22 unter der Brücke um bis zu 0,50m technisch möglich. Im Untergrund der Straße liegende große Schmutz- und Regenwassersammler lassen eine solche Absenkung zu, ohne dass ihre kostenintensive Verlegung erforderlich wird.

Im Stadthafen sind durch die Wettbewerbsteilnehmer Vorschläge zu erarbeiten, wie die Brücke auf die „Plaza“ heruntergeführt werden kann, welche sich zukünftig zwischen dem Neubau des Archäologischen Landesmuseums und der HALLE 625 aufspannen und zur neuen Warnowbrücke weiterführen wird.

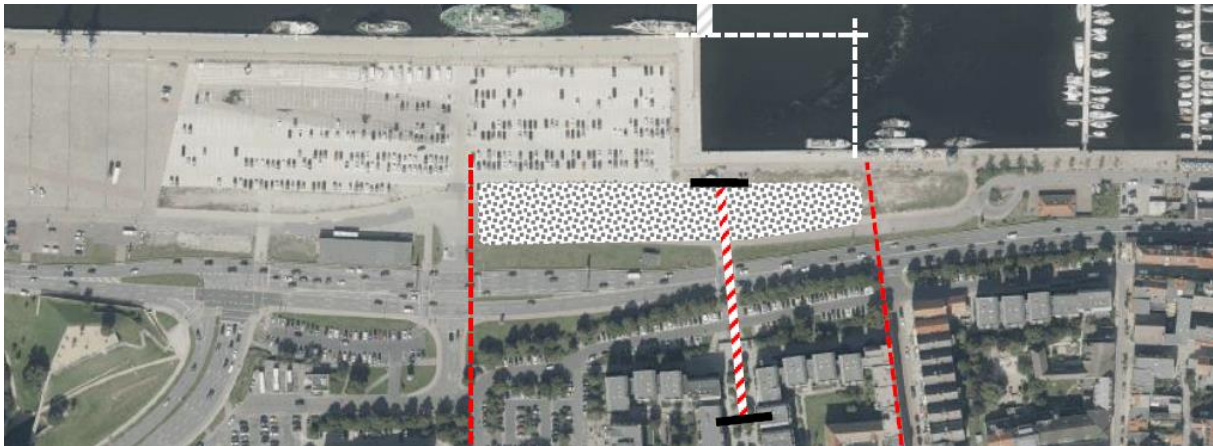


Abb XX: Rahmenbedingungen für Schnickmannbrücke mit Begrenzungslinien in Nördlicher Altstadt und im Stadthafen und Bereich, in welchem die Brücke im Stadthafen herabgeführt werden kann

Die Neubauten der HALLE 625 und der Schnickmannbrücke im Wettbewerb zusammen denken zu können, bietet Chancen für eine baukörperlich optimale und gestalterisch hochwertige Lösung des Herabführens der Schnickmannbrücke auf das Höhenniveau der zukünftigen Plaza, ohne in diesen Platzraum baulich einzugreifen. Zu beachten ist aber auch, dass die Halle und die Brücke später von verschiedenen Bauherren realisiert und bewirtschaftet werden sollen. Beide Bauwerke sind daher konstruktiv voneinander zu trennen. In Abbildung XX ist nochmals dargestellt, dass das Herabführen der Brücke auf das Höhenniveau der zukünftigen Plaza innerhalb der Nord-Süd-Grenzen des Korridors möglicher Bebauung sehr frei sowohl nach Westen als auch nach Osten ausschwenkend gedacht werden kann.

Die Brücke muss in einer dauerhaften Materialität (z.B. Stahlbeton oder Stahl) ausgeführt werden. Die Vorgaben und Regelungen der bast zu Lebensdauer, Qualität, Dauerhaftigkeit, Beanspruchung etc. von Ingenieurbauwerken sind zu berücksichtigen.

4.5.2.3 Weitere Ingenieurbauwerke

Unterirdischer Bauraum

Historisch gewachsen existieren innerhalb des Wettbewerbsareals verschiedenen Leitungsnetze auf den Hafenflächen, davon elf Regenwassersammler, deren Lage bei den Freiraum- und Hochbauplanungen zu beachten ist.

Diese großen Sammler führen das Regenwasser der öffentlichen Straßen und Plätze der Rostocker Altstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt, aber teilweise auch Oberflächenwässer von kleineren verrohrten Bachläufen aus dem Hinterland in die Unterwarnow ab. Die vorhandenen Leitungsverläufe sind zu respektieren und technische Anforderungen (Anlage) beim Umgang mit den Bestandsnetzen sind zu beachten.

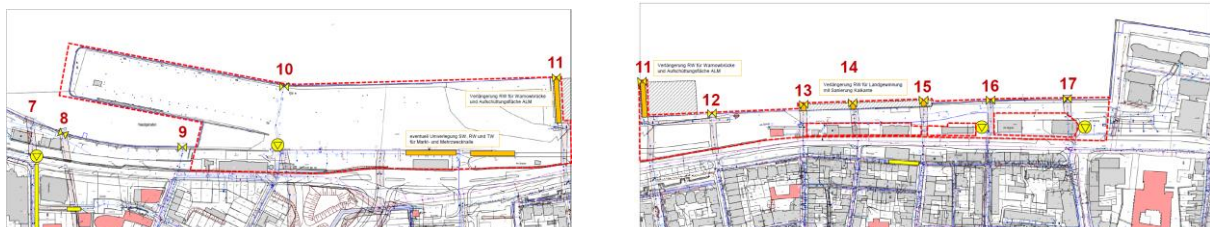


Abb. XX: Lagepläne Wettbewerbsgebiet mit notwendigem Investitionsbedarf in die Netze für Regen-, Misch- und Schmutzwasser

Ein Mindestabstand zu den Leitungen ist notwendig, um eine einwandfreie Wartung zu gewährleisten, um äußere Einwirkungen auszuschließen, die den Bestand der Rohrleitungen

gefährden könnten und insbesondere auch Schäden auf in der Nähe befindlichen Bauwerken bei nicht auszuschließenden Rohrbrüchen zu verhindern bzw. zu minimieren.

Veränderungen an den Leitungssystemen sind ausgelöst durch die Neugestaltung der Frei-, Grün- und Grün- und Verkehrsflächen lediglich bei Bauarbeiten an den Kaikanten zu erwarten und ggf. beim Neubau des Archäologischen Landesmuseums und der HALLE 625.

Zur Sicherstellung des Schutzes vor Hochwasser müssen nicht nur oberirdische, sondern auch unterirdische Investitionen getätigt werden. Im Planungswettbewerb sind dafür folgende formale Rahmenbedingungen zu beachten:

- unterirdische Rückschlagklappen müssen immer an den Querungsstellen der Regenwassersammler mit dem Hochwasserschutzbauwerk platziert werden,
- im Wettbewerbsareal müssen vier unterirdische Pumpstationen (Höhe Friedrichstraße, Haedgestraße, Große Mönchenstraße, Grubenstraße entsprechend Abb.XX) eingeordnet werden, welche im Hochwasserfall das zeitgleich anfallende Regen- bzw. Oberflächenwasser aus dem Hinterland in die Warnow überpumpen können; die Vorhalteflächen für diese Pumpenbauwerke dürfen nicht überbaut bzw. überpflanzt werden,
- alle unterirdischen Bauwerke müssen zu Wartungszwecken mit größeren Fahrzeugen erreichbar sein.

Die Anpassung der unterirdischen Leitungssysteme sind erst nach Planungsbeauftragung durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro durchzuplanen.

Kaikanten

Innerhalb des Wettbewerbsgebietes des zentralen Bereiches des Stadthafens liegen die Wassertiefen zwischen vier und sieben Meter. Die größten Wassertiefen befinden sich mit bis zu sieben Metern an der Nord- und an der Westseite der Haedgehalbinsel. Dem entsprechend sind die Kaikanten des Stadthafens in verschiedenen freistehenden Höhen ausgebildet.

Im Ergebnis des Planungswettbewerbs bzw. aufgrund des mangelhaften Zustandes müssen in den kommenden Kaikante abschnittsweise erneuert werden. Dies betrifft auch Bereiche, in welchen die Kaikanten abgesenkt werden können.

Die neuen Kaikanten sind nach den rechtlich und funktional vorgeschriebenen Regeln zu konzipieren.

Im Planungswettbewerb ist das zu beachten. Die Kaianlagen sind aber erst nach Planungsbeauftragung durch ein im Wasserbau erfahrenes Ingenieurbüro durchzuplanen.

Hochwasserschutzbauwerk

Ausführliche Anforderungen an den Hochwasserschutz sind im Abschnitt „Hochwasserschutz“ dargelegt.

Konstruktiver Kern des oberirdischen Hochwasserschutzbauwerkes, welches sich gestalterisch möglichst unauffällig in den Stadthafen einfügen soll, wird in Bereichen mit wenig Platz vermutlich eine Spundwand sein, welche sich in unterschiedlicher, der jeweiligen Geländesituation entsprechenden Höhe oberhalb der Geländeoberfläche erhebt und mindestens in dreifacher Länge im unterirdischen Bauraum verankert sein muss. Üblicherweise wird diese Spundwandkonstruktion an ihrer Oberkante durch einen Betonholm zusammengehalten. Bei verfügbarem Flächenangebot kann das Hochwasserschutzbauwerk auch als Deich ausgeführt werden.

Mobile Teile sind im Hochwasserschutzbauwerk nur in Ausnahmefällen einzuordnen. Wenn in den Einfahrbereichen des MIV in den Stadthafen keine Geländeaufhöhung möglich ist, können dort Flutschutztore bis zu einer Öffnungsbreite von 10m angeordnet werden. Gleiches gilt für dauerhafte Querungsstellen für Radfahrer und Fußgänger, welche dann ebenfalls nur das funktional notwendige Mindestmaß aufweisen sollen. Zu beachten sind in

den Planungen auch zusätzliche Querungsmöglichkeiten des Flutschutzbauwerkes für Fluchtwege, welche nur temporär an wenigen Tagen im Jahr für Großveranstaltungen zu aktivieren sind.

Beidseitig des Bauwerkes ist ein Schutzraum von je 3m von weiterer Bebauung freizuhalten.

Das Hochwasserschutzbauwerk ist nach den rechtlich und funktional vorgeschriebenen Regeln zu konzipieren. Im Planungswettbewerb ist das grundsätzlich zu beachten. Das Bauwerk selber ist erst nach Planungsbeauftragung durch ein im Wasserbau erfahrenes Ingenieurbüro durchzuplanen.

4.6 Sonderthemen

4.6.1 Maritime Meile

Die Transformation zu einem grüneren, attraktiveren und lebenswerteren Stadthafen mit allen daraus resultierenden Veränderungen muss immer noch Raum geben für das Atmen der maritimen Geschichte dieses Ortes.

Die Stadt legt mit der Umgestaltung des Hafenareals Wert darauf, mit der Entwicklung einer durch vielfältige Elemente geprägten „Maritimen Meile“ (siehe Anlage) an die Ursprungsnutzung des Stadthafens zu erinnern und die jahrhundertlange maritime Tradition und Kultur der Hanse- und Universitätsstadt Rostock lebendig zu halten. Ein idealer Ort dafür ist der historische Stadthafen zwischen dem Kabutzenhof und der Holzhalbinsel, welcher durch attraktive maritime Angebote aufgewertet und belebt werden kann.

Durch weitsichtiges Denken und Handeln konnte wichtige bauliche Zeugnisse der Rostocker Stadthafengeschichte in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts vor dem Abriss oder der Verschrottung bewahrt werden.

So stellen im Bearbeitungsbereich des Wettbewerbs die noch vorhandenen Hafenkräne und die historischen Schiffe sichtbare der langen maritimen Nutzung des Stadthafens dar, welche auch dauerhaft im Haedehafen bzw. an der Kaikante ihren Platz finden bzw. behalten sollen. Mit den Kränen sind auch die wenigen noch vorhandenen Schienen zu erhalten, um die Verfahrbarkeit der Kräne nachvollziehen zu können.

An hafentypischen historischen Gebäuden existieren innerhalb des Wettbewerbsareals noch

- das ehemaligen Hafenhaus am „Warnowufer 65“ mit der Gaststätte „Alter Fritz“ und dem ehemaligen „Theater im Stadthafen“ (TiS),
- das Gebäude „Am Strande 2a“, heute mit der Gaststätte „Borwin“ (ehemaliger Duty-Free-Shop),
- das als Lokschuppen bezeichnete Gebäude „Am Strande 2c“, hier handelt es sich um einen als Einzeldenkmal unter Schutz stehenden ehemaligen Güterboden, daran angebaut ist ein Trafogebäude „Am Strande 2f“,
- ebenfalls als Einzeldenkmale festgesetzte Getreidesilos Silo 1 und 2 (Am Strande 2d + 2e).



Abbildung XX: Karte historischer erhaltenswerter Gebäude (RGS)

Eine Rangierlok mit historischen Waggonen vor dem ehemaligen Lokschuppen verweist auf die Hafenbahn, welche bis Anfang der 90er Jahre noch durch die Altstadt über die

Grubenstraße den Güterverkehr im Stadthafen sicherstellte. Hier und vor den markanten Getreidesilos Am Strande 2d und 2e sind die ursprünglichen Gleisanlagen noch vorhanden. Sie sind zu erhalten und die Freiflächengestaltung einzubeziehen. Das Hafenareal gegenüber dem historischen Mönchentor auf Höhe Mönchenstraße mit den letztgenannten Gebäuden erinnert noch heute am stärksten an den ursprünglichen Hafencharakter.

Die maritime Meile bezieht natürlich auch bis heute im Stadthafen ansässige wasserbezogene Gewerbenutzungen wie die „Marina im Stadthafen“ des Industrie- und Yachtausrüsters „Am Strande 2“, das Hanse-Sail-Büro oder den Segelverein RSC 92 im Gebäude „Warnowufer 64“ und natürlich die Hafenmeisterei als Funktionsgebäude des Stadthafens im Gebäude Warnowufer 65a mit ein.

Eine maritime Meile im Stadthafen sollte einen durchgehenden Wiedererkennungswert haben. Ein wesentliches Element dafür kann ein durchgehendes Info-System zu maritimen Nutzungen und zur maritimen Geschichte des Ortes sein.

Neben in geeigneter Form aufgearbeiteten, positionierten und dargebotenen Informationen könnte sich auch die Etablierung eines Seezeichenpfades bzw. Seezeichenlehrpfades im Sinne einer Freiluftausstellung maritimer Gegenstände (z.B. Propeller, Schiffsdiesel, Bojen, Anker) anbieten. Denkbar ist auch die Entwicklung einer Flaggenparade. Hierzu sind Ideen der Wettbewerbsteilnehmer erwünscht.

4.7 Umwelt- und Klimaschutzziele

Bei der Neugestaltung des Rostocker Stadthafens sind umweltplanerische Themen wie Stadtklima, Energie und Lärmschutz zu beachten.

Ein wesentliches Ziel aus Sicht des Umweltschutzes muss es sein, großzügige Freiräume im Stadthafen als Erholungs- und Erlebnisraum beizubehalten, aufzuwerten und zu entwickeln. Auch innerhalb des Stadthafens kann man dadurch das Gründefizit innerhalb der kompakt bebauten Innenstadt ein Stück weit abgebaut werden.

Stadtklimatisch stellt der Bereich des Stadthafens durch seinen aktuell sehr hohen Versiegelungsgrad eine überwärmungsgefährdete Fläche dar. Bei der Neugestaltung des Stadthafens sind daher Maßnahmen zur Verbesserung der bioklimatischen Situation zu berücksichtigen, d.h.

- Entsiegelung und Begrünung,
- Erhöhung des Grünflächenanteils,
- Berücksichtigung stadtklimatischer Gesichtspunkte wie lokaler Windverhältnisse.

Die Erhöhung des Grünanteils soll dabei auch vertikal im Zusammenhang mit vorhandener bzw. geplanter Bebauung gedacht werden. Dach- und Fassadenbegrünungen sind hier ausdrücklich erwünscht. Maßnahmen zur Entsiegelung von Flächen aber auch zur Erhöhung des Grünflächenanteils tragen dazu bei, Hitzeinseln vorzubeugen und haben somit auch einen positiven Effekt auf die umliegende Bebauung.

Kreativität ist auch im Bereich der Energiegewinnung gefragt. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock möchte städtische Bauprojekte möglichst Energie sparend und effizient umsetzen und die Möglichkeiten erneuerbarer Energien nutzen. Vorhandene und geplante bauliche Strukturen sollten daher multifunktional genutzt werden, z. B. durch Photovoltaik an und auf Gebäuden oder Solarbänke, die zum Aufladen von E-Bikes dienen usw..

Infolge des Klimawandels werden Starkwind-Ereignisse zukünftig verstärkt auftreten. Derartige Starkwinde wehen in Rostock überwiegend aus Nordwest (DWD). Aufgrund seiner Lage ist der Stadthafen für diese Windrichtung besonders anfällig. Die im Bereich des Stadthafens zu planenden Gebäude und bauliche Anlage beeinflussen die Strömungsverhältnisse und können die Ausbildung von sog. Diskomfortzonen begünstigen. Diese Aspekte sollten bei der Einordnung und Ausbildung der Baukörper einbezogen werden.

Mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität des Stadthafens zu erhöhen, spielen Lösungen des baulichen Lärmschutzes aufgrund der Lärmeinwirkungen der L 22 eine wichtige Rolle. Hierbei ist zu bedenken, dass die Aufenthaltsqualität im Stadthafen durch die hoch frequentierte L 22 und der damit verbundenen Verlärmung stark beeinträchtigt ist. Unter dieser Lärmeinwirkung ist ein Aufenthalt, wie er vergleichsweise aus Sicht des Immissionsschutzes für Außenwohnbereiche eingefordert wird, großflächig nur auf der Haedgehalbinsel und im Bereich Christinenhafen, aber auch im Schallschatten der vorhandenen Gebäude zu empfehlen. Schallabschirmende Strukturen (Wände) sollten, wenn auch aus anderen Gründen erforderlich, daher direkt an der L 22 angeordnet werden, um für den gesamten Stadthafenbereich eine hohe Aufenthaltsqualität für Spaziergänger, Radfahrer, Sport und Freizeitbetätigung zu erreichen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung wurde ein entsprechender Bedarf von der Bevölkerung eingebracht, den Stadthafen möglichst zu einem „Ruhigen Gebiet“ zu entwickeln.

Auch bei der Integration von Freisitzen bzw. Außengastronomieflächen sollte der Immissionsschutz demnach unbedingt berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sind dauerhafte, ortsfest installierte Bühnen- bzw. Veranstaltungsflächen mit dem Betrieb von elektroakustischen Verstärkern auszuschließen, um die angrenzenden Wohnnutzungen sowohl auf der Altstadtseite als auch am gegenüberliegenden Ufer in Gehlsdorf vor unzulässigen Geräuschimmissionen zu schützen.

4.8 Soziale Ziele

Der Stadthafen Rostock befindet sich seit Anfang der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts in einem Transformationsprozess von einem wirtschaftlichen Hafengebiet zu einem überwiegend maritim-touristisch geprägten Freizeitareal. Beide Nutzungsarten schließen sich per se nicht aus und dürfen dies auch nicht. Seitdem der zum Ende der 40er Jahre des 20. Jahrhunderts und dann über mehr als 40 Jahre durch hohe Zäune abgeschottete Stadthafen seit 1990 wieder öffentlich zugänglich ist, findet ein schrittweiser „Wieder-Aneignungsprozess“ vor allem durch die Rostocker*innen selbst statt. Zwischen der Silohalbinsel und den Flächen des Christinenhafens kann man heute entspannt flanieren. Westlich des Hafenhauses werden die vielfältig zu nutzenden Freiflächen von verschiedenen Altersgruppen eingenommen.

Im Jahr 2017 organisierte die Klimaschutzleitstelle der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine mehrtägige Bürgerwerkstatt, in welcher im Ergebnis, neben Erkenntnissen zur zukünftigen Ausrichtung der Stadt zum Thema Klimaschutz, ebenso eine Vielzahl von Anforderungen aus sozialer Sicht formuliert worden sind.

Die wichtigste Aussage ist, dass die Stadt einen „Stadthafen für Alle“ entwickeln muss. Kinder und Jugendliche aller Altersgruppen mit und ohne ihre Eltern müssen sich hier genauso wohl und sicher fühlen wie Studenten, Werktätige und Senioren.

Gerade für die ältere Generation lässt der Stadthafen heute noch viele Wünsche offen. Mobilitätseingeschränkte Mitbürger müssen sich ebenfalls sämtliche Bereiche des Stadthafens ohne Einschränkungen erschließen können. Trotzdem ist darauf hinzuweisen, dass es sich um ein Hafengebiet ohne Schutz zur Wasserkante handelt.



Abbildung XX: Ergebnisplan einer Bürgerwerkstatt der Klimaschutzleitstelle Rostock von 2017 (Klimaschutzleitstelle Rostock)

Aus diesem sozialen Anspruch heraus ergeben sich eine Vielzahl von baulichen und gestalterischen Anforderungen und Wünschen für verschiedene Nutzungsansprüche wie:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Freizeit- und Naherholungsqualitäten),
- Stärkung vorhandener sozialer Aktivitäten (z.B. Kubb spielen, treffen, sitzen, schnacken),
- Einordnung von Wiesenflächen, Gestaltung der Kaibereiche mit direktem niedrig angeordneten Wasserbezug, regen- und wetterfeste Unterstände,
- Einordnung von Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche,
- Einordnung von Sportangeboten und Freizeitangeboten, wie Skatepark, (Kraft)Sportgeräte, Trainingspfad, Parcouranlage, Windsatingfläche, Bouldern, Grillplatz, Stand-Up-Paddel-Verleih, Sitzstufen, Open-Air-Bühne,
- Einplanen von zahlreichen Bänken und Sitz- und Ruhebereichen für alle Generationen; ausreichende Anzahl öffentlicher WC's; viel Grün, Entwicklung einer familienfreundlichen und barrierefreien Bummel- und Flaniermeile (Barrierefreiheit), Cafés & Strandbars, Wasserspiele
- Einordnung von Spielplätzen und Spielflächen für alle Altersgruppen.

Im Rahmen der Qualifizierung der Stadtentwicklungsbausteine für die BUGA 2025 fanden in der ersten Hälfte des Jahres 2020 Bürgerbeteiligungen an verschiedenen Orten des Warnowrundes statt. Vom 25. bis 30. Mai standen die zwei BUGA-Container im Stadthafen auf Höhe Schiffsanleger der „Blauen Flotte“.

In den sechs Tagen hatten die Rostocker Bürger*innen die Möglichkeit, direkt im Stadthafen, dort wo in naher Zukunft die zentrale Plaza mit dem Archäologischen Landesmuseum und der neuen HALLE 625 entstehen sollen und wo von Gehlsdorf kommend die neue Warnowbrücke im Stadthafen andocken wird, mit den BUGA-Planern und mit Experten ins Gespräch zu kommen und ihre Ideen und Wünsche in den Planungsprozess einzubringen.

Alle diese Gedanken und Hinweise sind in einer Dokumentation „Bürgerbeteiligung Stadthafen“ eingeflossen, welche den Wettbewerbsteilnehmern als Anlage zur Wettbewerbsaufgabenstellung mitgegeben wird.

Die Wettbewerbsteilnehmer sollen dieses „Stimmungsbild“ der Rostocker*innen zum Stadthafen aufnehmen, die verschiedensten Ideen auf ihre Umsetzbarkeit prüfen und tabellarisch darlegen, wie Sie Wünsche der Bürger*innen zum Grün, zum maritimen Flair und zur Stadthafengeschichte, zu sozialen Aspekten und zu den verschiedenen Verkehrsarten sowie zu den gezielten Vorhaben

- Hafenpromenade,
- Haedgehalbinsel und Christinenhafen,
- Plaza,

- Verbindung Hafen-Altstadt,
- HALLE 625,
- Gastronomie im Stadthafen
- zusätzliche Ideen, Wünsche und Fragen

in ihren Wettbewerbsentwurf eingearbeitet haben.

4.9 BUGA 2025

Die Wettbewerbsteilnehmer sind gefordert, in einem Schema-Funktionsplan erste Ideen darzulegen, wie während der halbjährigen BUGA-Veranstaltung die bisher angedachten BUGA-Aktivitäten im Stadthafen und deren notwendige Rahmenbedingungen integriert werden können. Es soll zunächst lediglich nachgewiesen werden, dass die Gestaltungsvorschläge der Wettbewerbsteilnehmer mit den Anforderungen an die Durchführung der Veranstaltung kompatibel sind.



Abb XX: Ausschnitt aus der BUGA-Masterplanung mit einem ersten Vorschlag für die Ausbildung des BUGA-Stadteinganges

In Übereinstimmung mit dem BUGA-Masterplan wird am Antrittspunkt der neuen Warnowbrücke der innenstadtseitige Eingangsbereich der BUGA positioniert sein.

Dafür ist für den Veranstaltungszeitraum eine Begrenzung des Ausstellungsgeländes einschließlich der Gestaltung einer Eingangssituation mit entsprechenden Funktionsgebäuden erforderlich.

Außerdem nimmt der Stadthafen 2025 auch wichtige BUGA-Veranstaltungsbausteine auf.

Die HALLE 625 beherbergt dann bei Bedarf ergänzt um eine mobile Halle auf bis zu 4.000m² die floralen Wechsausstellungen auf. Eine Gehölzausstellung auf bis zu 1.000m² mobil in Kübeln oder besser noch dauerhaft kann später ein schattenspendender Baumhain im Hafen sein.

Ein Gärtner- und Kräutermarkt oder Ähnliches gekoppelt mit Show-Gastronomie kann sich an die Ausstellungshallen anlagern.

Und in der Nähe des Antrittsbereiches der neuen Warnowbrücke soll sich eine kleine Veranstaltungsbühne positionieren. Unter Beachtung von immissionsfachlichen Belangen sollen die Wettbewerbsteilnehmer Vorschläge unterbreiten, wie und wo diese Bühne eingeordnet werden könnte. Dabei ist zu beachten, dass der sich über das Wasser ungebremst ausbreitende Lärm nicht die nordwestlich des Stadthafens am anderen Warnowufer liegende Gehlsdorfer Wohnbebauung und auch nicht die südlich des Stadthafens liegende Wohnbebauung der Nördlichen Altstadt beeinträchtigt.

Alle für die BUGA 2025 erforderlichen Baumaßnahmen sind auf ihre Dauerhaftigkeit und ihre Nachnutzungsmöglichkeiten zu prüfen. Deshalb ist darzustellen, ob sie temporär oder dauerhaft gedacht sind.

Planungswettbewerb „Zentraler Bereich Stadthafen Rostock“

Struktur Wettbewerb

Gegenstand des Planungswettbewerbs ist die inhaltliche Qualifizierung und Neugestaltung des zentralen Bereichs des Rostocker Stadthafens, der sich zwischen der Haedgehalbinsel mit dem Haedgehafen im Westen und der Silohalbinsel im Osten auf einer Länge von ca. 1,4 km erstreckt. Während der zentrale Bereich (Christinenhafen, Schnickmannkai) und der östliche Bereich (Hafenpromenade Kempowskiufer) des Stadthafens den freiraumplanerischen Realisierungsteil darstellen, bildet der westliche Bereich (Haedgehalbinsel, Haedgehafen) den freiraumplanerischen Ideenteil. Neben der freiraumplanerischen Qualifizierung der zentralen und östlichen Teilbereiche sind die Objektplanung der HALLE 625 und die Planung der Schnickmannbrücke als niveaufreie Querung der L 22 Gegenstand des Realisierungswettbewerbs.

Vorschlag Preisgericht

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Dr. Ute Fischer-Gaede	Landschaftsarchitektin Leiterin Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Rostock
N.N. Prof. Anne Lundqvist	Landschaftsarchitektin Skandinavien, MAN MADE LAND Bohne Lundqvist Mellier, Berlin
Bernhard Schwarz	Landschaftsarchitekt SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten, Berlin
Prof. Matthias Sauerbruch	Architekt/ Stadtplaner Sauerbruch Hutton Gesellschaft von Architekten, Berlin
Prof. Jörn Walter	Stadtplaner Oberbaudirektor Freie und Hansestadt Hamburg a.D., Hamburg
Prof. Vanessa M. Carlow	Architektin/ Stadtplanerin COBE Berlin, Berlin & Braunschweig
Stefan Wenzl	Architekt Finanzministerium MV, Leiter Abt. Staatshochbau, Liegenschaften, Schlösser und Gärten, Schwerin
Prof. Jörg Schlaich	Bauingenieur schlaich bergemann partner sbp, Stuttgart/ Berlin
Dr. Cyrus Zahiri	Architekt Mitglied Gestaltungsbeirat Rostock Böhm Benfer Zahiri, Landschaften städtebau architektur, Berlin

Stellvertretende Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

N.N.	Landschaftsarchitekt/in
N.N.	Stadtplaner/in
N.N.	Architekt/in

Sachpreisrichter und Sachpreisrichterinnen

Claus Ruhe Madsen	Oberbürgermeister Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Ralph Müller	Stadtplaner

	Leiter Amt für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Wirtschaft, Rostock
N.N. Andrea Krönert	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Rostock
N.N. Jana Blaschka	BUGA-Ausschuss, Rostock
Dr. Stefan Rudolph	Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit MV, Schwerin
Jochen Sandner	Geschäftsführung Deutsche Bundesgartenschau-Gesellschaft mbH, Bonn
Matthias Horn	Fachbereich BUGA, Rostock
Andreas Herzog	Vorsitzender Ortsbeirat Stadtmitte

Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Holger Matthäus	Senator für Infrastruktur, Umwelt und Bau, Rostock
N.N.	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung, Rostock
N.N.	BUGA-Ausschuss, Rostock
Anke Grewe	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Rostock
Renate Behrmann	Fachbereich BUGA, Rostock
Dr. Felix Winter	Vorsitzender Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Sachverständige

N.N.	Ortsbeirat Mitte, Rostock
N.N.	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Rostock
N.N. Anke Knitter	Ausschuss für Wirtschaft Und Tourismus
Lars Brandes	komm. Leiter Amt für Sport, Vereine und Ehrenamt, Rostock
Dr. Michaela Selling	Leiterin Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen, Rostock
Ines Gründel	Leiterin Bauamt, Rostock
Heiko Tiburtius	Leiter, Tiefbauamt
Anja Koch	Mitarbeiterin Tiefbauamt, Rostock
Michael Loba	Mitarbeiter Amt für Mobilität, Rostock
Dr. Dagmar Koziolk	Leiterin Amt für Umwelt und Klimaschutz, Rostock
Falk Zachau	Leiter Hafen- und Seemannsamt, Rostock
Matthias Fromm	Leiter Eigenbetrieb Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde
Sigrid Hecht	Leiterin Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung Rostock
N.N.	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg, Abteilung 6 Küste
Robert Strauß N.N.	Fachbereich BUGA, Rostock
Ralf Schinke	Fachbereich BUGA, Rostock
Hans-Joachim Hasse	Maritimer Rat
Susanne Schumacher	BUND-Gruppe Rostock
N.N.	N.N.

Termine

Europaweite Wettbewerbsbekanntmachung	12.11.2020
Bewerberauswahl	03. KW 2021
Versand der Unterlagen	06. KW 2021
Rückfragenkolloquium/Preisrichtervorbesprechung	08. KW 2021
Bearbeitungszeitraum	08.-16. KW 2021
Abgabe Wettbewerbsbeiträge	16. KW 2021
Vorprüfung	16.-20. KW 2021
Preisgerichtssitzung	20. KW 2021