

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Julia Kristin Pittasch (FDP), Christoph Eisfeld (FDP) Aufgabenstellung Realisierungswettbewerb "Zentraler Bereich Stadthafen Rostock"		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.11.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
10.11.2020	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
11.11.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Im Rahmen des Realisierungswettbewerbs Zentraler Bereich Stadthafen Rostock soll die Möglichkeit der Anbindung des Stadthafens an das Stadtzentrum geprüft werden. Entsprechend wird die Anlage 1 der Beschlussvorlage 2020/BV/1496-04 (NB) „Aufgabenstellung Realisierungswettbewerb Zentraler Bereich Stadthafen Rostock“ durch die diesem Antrag beigefügte Anlage zur Prüfung dieser Anbindung ergänzt.

Sachverhalt:

Mit den beschlossenen Stadtentwicklungsprojekten und hierbei insbesondere der im Bereich der zukünftigen Plaza ankommenden Warnowbrücke steigt die Zahl der Fußgänger und Radfahrer, die sich zwischen Stadthafen und Innenstadt bewegen. Bereits jetzt und besonders zur BUGA mit voraussichtlich zusätzlichen zwei Millionen Besuchern ist eine fuß- und radfähige Erreichbarkeit sowie die konfliktarme Querung der L 22 von immenser Bedeutung. Insbesondere im Hinblick auf die ökologische Komponente der Planungen muss daher das Areal Stadthafen im Hinblick auf seine Erreichbarkeit in Gänze betrachtet werden. Dabei hat die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit dem Beschluss zur Leitentscheidung deutlich gemacht, dass die von der Verwaltung priorisierte Brückenlösung nicht mehrheitsfähig war. Daher soll im Wettbewerb eine Vielzahl an Lösungsmöglichkeiten offengehalten, die Beziehung von Stadthafen zur Innenstadt jedoch zwingend mitbetrachtet werden.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

☒ liegen nicht vor.

gez. Julia Kristin Pittasch gez. Christoph Eisfeld

Anlagen

1	Anlage_ÄÄ_Wettbewerb_Stadthafen	öffentlich
---	---------------------------------	------------

In der Anlage 1 (Aufgabenstellung Realisierungswettbewerb "Zentraler Bereich Stadthafen Rostock") werden folgende Änderungen vorgenommen:

Auf Seite 4 wird der Absatz:

„Ebenfalls im Wettbewerb zu entwerfen ist aufbauend auf der städtebaulichen Idee als weiterer Realisierungsteil die HALLE 625 [Multifunktionshalle].“ wie folgt ergänzt:

„Ebenfalls im Wettbewerb zu entwerfen sind aufbauend auf der städtebaulichen Idee als weitere Realisierungsteile die HALLE 625 [Multifunktionshalle] und die Anbindung von Fuß- und Radverkehren über die L 22 „Am Strande“.“

Auf Seite 10 wird der Absatz:

„Im Süden begrenzt der nördliche Straßenbordverlauf der L 22 auf der gesamten Länge das Wettbewerbsareal. Im Westen schließt die Begrenzung des Bearbeitungsbereiches die L22-Überwegung in Verlängerung der Friedrichstraße noch mit ein.“ wie folgt ergänzt:

„[...] Wettbewerbsareal. Eine Ausweitung erfährt dieses Areal zwischen Wokrenterstraße und Badstüberstraße. Hier sollen im Zusammenhang mit der notwendigen Verbesserung der Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Stadthafen die Straßenräume der in Richtung Innenstadt verlaufenden Verbindungen abschnittsweise planerisch mitbetrachtet werden. Im Westen [...]“

Auf Seite 17 wird der Absatz

„Das Wettbewerbsgebiet grenzt unmittelbar an den Denkmalbereich „Innenstadt“ bzw. greift mit dem Neubau der Schnickmannbrücke in diesen ein.“ ersetzt durch:

„Das Wettbewerbsgebiet grenzt unmittelbar an den Denkmalbereich „Innenstadt“ bzw. greift je nach Ausgestaltung der Wegeverbindungen vom Stadthafen zur Innenstadt in diesen ein.“

Auf Seite 25 wird vor dem Absatz

„Bei der Gestaltung der nicht durch die Plaza in Anspruch genommenen Freiräume des Christinenhafens [...]“ folgende Ergänzung vorgenommen:

„Weiterhin wird das Ziel verfolgt, die Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Stadthafen zu verbessern. Hierfür sollen Varianten zur möglichst niveaufreien Querung der L 22 „Am Strande“ für Fuß- und Radverkehr entwickelt werden. Denkbar ist eine Einbindung der neuen Wegeverbindung von Süden in die Plaza. Im Rahmen des Freiraumwettbewerbs ist die stadträumliche Einordnung der Verbindung einschließlich einer möglichen Linienführung als Realisierungsvorschlag zu entwickeln. Ein Realisierungsversprechen hierfür wird nicht abgegeben. Die Einbindung in den Straßenraum der in Richtung Innenstadt verlaufenden Straßen/Wege und in die zukünftige Plaza ist planerisch auszuformulieren. Den Freiraum, die HALLE 625 und die Verbindung zur Innenstadt im Planungswettbewerb gemeinsam entwerfen zu können, ermöglicht kreative Lösungen für die Einbindung ankommender Wege in den Hafenbereich.“

Auf Seite 35 f wird der Abschnitt Fußverkehre wie folgt neu gefasst:

„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 Universitätsplatz aus dem City-Kernbereich kommend in Süd-Nord-Richtung über die L 22 niveaufrei 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.

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. Der bisher letzte Abschnitt dieser Fußgängerachse zwischen der mit dem Kunstwerk „Segel im Wind“ von Achim Kühn besetzten Bastion am Nordende der Schnickmannstraße und dem Stadthafen ist mit seinen Querungen der Strandstraße und der L 22 bis heute funktionell und gestalterisch nur provisorisch hergestellt. Im Wettbewerb ist bei der Betrachtung der Anbindung an die Schnickmannstraße ein stadträumliches Zusammendenken von im Stadthafen ankommender Warnowbrücke und Plaza sowie der Bastion und dem vorhandenen Kunstwerk notwendig. Ein Start der Wegeverbindung in der Achse der Schnickmannstraße wird jedoch 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 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 Metallplastik von Achim Kühn ist Teil eines „Kunstpades“, 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. Zur langfristigen Art der Fußgängerquerung auf Höhe Schnickmannstraße gibt es innerhalb der Stadtgesellschaft eine bisher nicht abgeschlossene Diskussion. Zu klären ist, ob bzw. wie an dieser wichtigen Stelle eine Querung der Landesstraße für Fußgänger und Radfahrer möglich ist. Hier sind wie auch an den Querungsstellen der L 22 und am Ankommensbereich der Warnowbrücke, wo das Zusammentreffen mit den anderen Verkehrsarten nicht vermieden werden kann, konfliktarme Lösungen anzubieten.

Wie im „Schemaplan Verkehrsorganisation [...]“

Auf Seite 43 wird folgender Absatz eingefügt:

„[...] *dem Alm und der Kaikante öffnen*. Das Gebäude der Multifunktionshalle kann gestalterisch und ggf. auch funktionell mit den Zuwegungen für Rad- und Fußverkehre zusammen gedacht werden, wobei zu beachten ist, dass die Halle als solitäres Bauwerk zu realisieren ist. *Für die Einordnung [...]*“